

CAPITULO II

De las personas.

152. PROPIETARIOS, Y ARMADORES Ó NAVIEROS (*).
—El naviero, que puede ser ó no ser propietario del buque, es la persona que lo emplea para uno ó varios viajes, avituallándolo de lo necesario y confiándolo á un capitán. Frente á un tercero, el naviero que no es propietario obliga el buque como un verdadero factor

(*) La mayoría de las legislaciones mercantiles hacen distinción entre propietarios de buques y navieros. El derecho romano ya la establecía, teniendo del naviero ó armador un concepto preciso: «*Exercitorem*, decía Ulpiano, *eum dicimus ad quem obventiones et redditus omnes perveniunt, sive si dominus sit, sive a domino navem per aversionem conduxit, vel ad tempus vel in perpetuum.*»

El Código alemán se ocupa del armador y del armamento colectivo ó consorcio de armadores, diciendo del primero, que es el propietario de una nave destinada por él al comercio por mar (art. 250). El que empleare por su cuenta, añade el 277, en el comercio por mar una nave que no le pertenece y la dirige él mismo, ó confie su dirección á un capitán, será considerado como armador, en sus relaciones con los terceros, sin que el propietario pueda oponerse á la acción del que se dice acreedor de la nave por causa de su explotación, á menos que no probare que la nave se ha usado ilegalmente, en lo que á él se refiere, y que el acreedor no procede de buena fe. Si el Código alemán no se ocupa de los propietarios de los buques es, según expresión de Ridolfi, porque lo relativo á la propiedad de la nave no entra rigurosa-

ó apoderado: puede hacer contratos de fletamento y de préstamo á riesgo marítimo, asegurarlo, hipotecarlo y abandonarlo á los acreedores y á los aseguradores; pero estas facultades pueden restringirse ó li-

mente en el campo del derecho marítimo, sino cuando el propietario de aquélla la dedica al comercio de navegación.

El Código francés, por el contrario, sólo trata de los propietarios de barcos, en cuya denominación está comprendido el naviero.

El Código español, de acuerdo con la mayoría de las legislaciones, se ocupa de los propietarios de buques y de los navieros.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle (§ 2.º, art. 536). También se le da el nombre de armador.

El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia. El naviero representará la propiedad del buque y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial ó extrajudicialmente cuanto interese al comercio (art. 595, C. E.)

El naviero podrá desempeñar las funciones de capitán del buque con sujeción á las condiciones exigidas por este Código. Si dos ó más copropietarios solicitaren para sí el cargo de capitán, decidirá la discordia el voto de los asociados, y si de la votación resultare empate se resolverá en favor del copropietario que tuviere mayor participación en el buque. Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte (art. 596).

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

El naviero no podrá ordenar un nuevo viaje, ni ajustar para él nuevo flete, ni asegurar el buque, sin autorización de su propietario, ó acuerdo de la mayoría de los copropietarios, salvo si

mitarse en el acto de ser nombrado el naviero (1). El capitán debe rendir cuenta de su viaje al naviero, mientras que este último debe liquidarla á su vez con los propietarios por quienes fué propuesto para la gestión del buque.

Los propietarios de los buques nacionales deben ser ciudadanos del Estado ó extranjeros con domicilio ó residencia en él por lo menos cinco años. Los demás extranjeros pueden participar de la propiedad del buque nacional sólo hasta un tercio de éste; si llegaren á ser propietarios de una parte superior al tercio, deberán ceder el exceso á quien tenga las cualidades antedichas (2) (*). De esta manera quiso el legislador al

en el acta de su nombramiento se le hubieren concedido estas facultades. Si contratase el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador (artículo 598).

El naviero gestor de una asociación rendirá cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje del buque, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los mismos los libros y la correspondencia relativa al buque y á sus expediciones (art. 599).

Aprobada la cuenta del naviero gestor por mayoría relativa, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación, sin perjuicio de las acciones civiles ó criminales que la minoría crea deber entablar posteriormente. Para hacer efectivo el pago, los navieros gestores tendrán la acción ejecutiva, que se despachará en virtud del acuerdo de la mayoría y sin otro trámite que el reconocimiento de las firmas de los que votaron el acuerdo (art. 600).

Si hubiere beneficios, los copropietarios podrán reclamar del naviero gestor el importe correspondiente á su participación por acción ejecutiva, sin otro requisito que el reconocimiento de las firmas del acta de aprobación de la cuenta (art. 601).—(N. DEL T.)

(1) Cód. mar. merc., art. 53.

(2) Idem, id., artículos 40 y 41.

(*) En España pueden adquirir la propiedad del buque, lo mismo los españoles que los extranjeros.—(N. DEL T.)

mismo tiempo facilitar la concurrencia de los capitales extranjeros á las industrias italianas, y limitar los beneficios de nuestras leyes y de nuestra defensa á los buques en quienes prevalece el carácter nacional.

Los propietarios son responsables con todo su haber de las penas pecuniarias impuestas en el ejercicio de sus funciones, y de los impuestos marítimos. También son responsables por las obligaciones contraídas por el capitán en el ejercicio de sus funciones; y por las culpas de él y de la dotación, tanto con los cargadores como con cualquiera otro damnificado (*). Pero

(*) Artículos 586, 588 y 590, C. E.

Naturaleza jurídica de las relaciones entre los copropietarios de un buque.—Sistemas legislativos.

A. Sistema francés-italiano.—Siendo la copropiedad un estado de hecho, tiene el carácter de una comunión de intereses, no de una sociedad, ni siquiera de una asociación comercial. La legislación francesa como la italiana, belga, inglesa, austriaca, aunque no hacen declaración expresa, parece que tienen este concepto de la copropiedad del buque. Los Códigos de Chile y de la República Argentina son más explícitos.

B. Sistema alemán.—El Código alemán, como se ha visto en la nota anterior, prevé el caso de que la nave pueda pertenecer á varios propietarios, pues habla del armador y del armamento colectivo ó consorcio de armadores (Bhederei), pero esta palabra no se refiere, según los tratadistas, á un vínculo social, sino á relaciones de comunidad, de lo que es prueba el artículo 456 al preceptuar que las disposiciones relativas al armamento colectivo no son aplicables al caso en que una nave pertenezca á una sociedad de comercio.

C. Sistema holandés.—Por este sistema, seguido en Portugal y en el Brasil, la copropiedad del buque da nacimiento á una sociedad.

D. Sistema español.—Si dos ó más personas fueran partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una compañía por los copropietarios. Esta compañía se registrará por los acuerdos de la mayoría de sus socios. Constituirá mayo-

esta responsabilidad es limitada, porque el propietario puede librarse de ella abandonando á los acreedores el buque y el flete.

Mientras que por el derecho común cada uno responde con todos sus bienes de las obligaciones contraídas por su representante, el derecho mercantil italia-

ría la relativa de los socios votantes. Si los partícipes no fueren más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte. La representación de la parte menor que haya en la propiedad tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente los demás copropietarios, tantos votos como partes iguales á la menor. Por las deudas particulares de un partícipe en el buque, no podrá ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en el buque tuviese el deudor sin imponer obstáculo á la navegación (art. 589).

La cuestión acerca de la naturaleza jurídica de la copropiedad del buque es más bien teórica que práctica, y claro es que no existe cuando los partícipes han aceptado la forma de alguna sociedad comercial, en cuyo caso han de aplicarse las reglas establecidas para las mismas, no habiendo entonces un estado de copropiedad en el buque, sino la persona jurídica que nace de la constitución de aquellas con arreglo á las leyes. Pero si los copropietarios callan, claro es que existe, en rigor, un estado de hecho, una verdadera comunión de intereses. En este caso, lo que procede es declarar el nacimiento de una sociedad tácita ó presunta, regida por los principios excepcionales propios de su naturaleza especial, que es el sistema seguido por el Código español; sociedad *sui generis*, que sin pertenecer á ninguna de las reguladas por el Código, toma principios de todas ellas, pues si de un lado es una verdadera *sociedad de personas* como las colectivas y en comandita, de otro la responsabilidad es limitada como en las anónimas, y si no necesita solemnidades mercantiles, no por eso dejan de producir efecto sus actos con relación á terceros.

Decíamos que esta cuestión es más bien teórica que práctica,

no, de acuerdo con el vigente en casi todos los países, concede al naviero el beneficio de una responsabilidad limitada; y lo hace así para alentar á las empresas marítimas, para no exponer á quienes en ellas emplean sus capitales al peligro de perder toda su propia fortuna, cuando en realidad no pueden ejercer una

porque para el caso de silencio de los coparticipes, todas las legislaciones establecen las reglas que deben aplicarse. Las del Código español, además de las contenidas en el art. 587 citado, son las siguientes:

Todos los copropietarios quedarán obligados, en la proporción de su respectiva propiedad, á los gastos de reparación del buque y á los demás que se lleven á cabo en virtud de acuerdo de la mayoría. Asimismo responderán en igual proporción á los gastos de mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque, necesarios para la navegación (art. 591).

Los acuerdos de la mayoría respecto á la reparación, equipo y avituallamiento del buque en el puerto de su salida, obligarán á la minoría, á no ser que los socios en minoría renuncien á su participación, que deberán adquirir los demás copropietarios, previa tasación judicial del valor de la parte ó partes cedidas. También serán obligatorios para la minoría los acuerdos de la mayoría sobre disolución de la Compañía y venta del buque. La venta del buque deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones de la ley de Enjuiciamiento civil, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios, quedando siempre á salvo los derechos de tanteo y retracto consignados en el art. 575 (art. 592).

Los propietarios de un buque tendrán preferencia en su fletamento, sobre los que no lo sean, en igualdad de condiciones y precio. Si concurriesen dos ó más de ellos á reclamar este derecho, será preferido el que tenga mayor participación; y si tuvieren la misma, decidirá la suerte (art. 593).

Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarles con el carácter de naviero. El nombramiento de director ó naviero será revocable á voluntad de los asociados (artículo 594).—(N. DEL T.)

eficaz y continua vigilancia sobre el capitán y la tripulación (1) (*).

(1) Cód. de com., artículos 491 y siguientes; Código mar. mer., art. 56.

(*) *Responsabilidad del propietario ó naviero por los actos del capitán.—Sistemas legislativos:*

A. Sistema francés-italiano.—La responsabilidad del naviero ó propietario es ilimitada. Puede limitarla, sin embargo, mediante el abandono de la nave y el flete. Este sistema es seguido en Bélgica, Holanda, República Argentina, etc.

B. Sistema alemán.—El armador no responde personalmente á terceros acreedores más que con la nave y el flete. Aun cuando este sistema, lo mismo que el francés, conspiran al mismo fin, existe entre ellos la diferencia de que al paso que el primero proclama la responsabilidad absoluta, aun cuando pueda limitarse por el abandono, el segundo establece desde luego la limitada.

C. Sistema inglés-americano.—No se reconoce al armador la facultad del abandono.

D. Sistema español.—El naviero será civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero á que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengado en el viaje (art. 587). Los copropietarios son igualmente responsables por los actos del capitán á que se refiere este artículo; pero cada uno podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante un notario de la parte de propiedad de buque que le corresponda (art. 590).

El sistema de responsabilidad limitada, que tiene su razón histórica en el deseo de fomentar la navegación en tiempos en que era esta bastante azarosa y difícil, lo creemos más conveniente, pues aparte de esta consideración que aun en nuestros tiempos no deja de ser muy atendible, existe la de que el capitán es un mandatario que no puede ser vigilado como otro cualquiera, porque la mayoría de las veces ejerce sus funciones en alta mar, ni puede nombrarse libremente, sino que ha de ser elegido de entre los que tengan la capacidad científica exigida por todos los Códigos.

Con lo que no podemos menos de estar conformes es con los

153. EL CAPITÁN.—Llámanse capitán ó patrón aquel que tiene la dirección y el mando del buque (1) (*). Según el Código de comercio, capitán y patrón vienen á ser casi sinónimos; pero el Código de la marina mer-

preceptos de los Códigos francés, italiano, belga y República Argentina, que de una manera expresa, para evitar cualquier duda, prohíben el derecho de abandono al capitán copropietario; pues habiendo contraído personalmente la obligación, no hay razón alguna para poner límites á su responsabilidad.

Todas las legislaciones que aceptan la responsabilidad limitada, permiten el derecho de abandono por los actos del capitán en lo referente á la nave y á su expedición, excepción hecha de los referentes á los salarios y demás emolumentos del personal de la misma. El Código español, distinguiendo (artículos 586 y 587) entre actos relativos á la nave y actos relativos á la custodia del cargamento, limita á estos últimos la facultad del abandono, separándose de las demás legislaciones, cosa á la verdad que no tiene explicación satisfactoria.

Como el derecho de abandono no nace precisamente del dominio, sino que obedece á las razones históricas y científicas de que hemos hecho mención, puede ser ejercitado lo mismo por el naviero copropietario del buque, que por el que no sea más que un simple administrador, pues si éste no puede abandonar lo que no es suyo, puede abandonar su importe. Pero si el no propietario resultara insolvente, ¿alcanzará la responsabilidad al buque? Nosotros creemos que sí, porque el buque debe ser la prenda ó hipoteca legal que garantice los derechos de los cargadores, como lo son las caballerías, carruajes, barcos, aparejos, etc., en los transportes terrestres, y á aquellos no les incumbe examinar si el naviero es dueño ó sólo un encargado de la nave; y así como éste responde de las faltas del capitán con sus bienes propios, así el dueño debe responder de la insolvencia del naviero, hasta donde alcance el valor del buque, por haber cedido su administración á quien no tenía con qué cumplir las obligaciones y responsabilidades que le podían resultar en el mero hecho de expedirla y fletarla.—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., art. 496; Cód. mar. merc., artículos 52 y 107.

(*) El capitán del buque es el auxiliar más importante del

cante y el uso dan más especialmente el nombre de patrones á los comandantes de los buques destinados á viajar por el Mediterráneo ó á los de pequeño cabotaje, y reservan el nombre de capitán á los comandantes de los buques destinados á la navegación de altura.

comercio marítimo, como que de su pericia depende en gran parte el éxito de la navegación. Es de origen muy antiguo, puesto que desde un principio no pudo menos de confiarse la acierto y práctica del patron el feliz arribo. *Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est.* (*Digesto de exercitoriae.*) El papel que representa el capitán en la nave, su influencia en la suerte de la misma y las atribuciones extraordinarias de que en todo tiempo fué investido, dieron origen á la costumbre de denominarle hasta en las pólizas de seguros, en los contratos de fletamentos, en los conocimientos, etc., el señor de la nave después de Dios; (*maitre après Dieu du navire*, dicen los franceses; *master under God*, los ingleses).

El capitán tiene un triple carácter: es un mandatario general del naviero, es el director técnico de la nave, y, por último, representa á la autoridad del país del buque que manda.

Como consecuencia de esta triple naturaleza ó personalidad, sus atribuciones son tan múltiples como importantes. Con efecto, el capitán está investido de un poder disciplinario que le autoriza á imponer correcciones por las faltas en que incurran, tanto sus subordinados como los pasajeros; actúa de juez instructor si se comete un delito á bordo; en caso de nacimiento ó muerte, representa al funcionario del Registro civil; tiene carácter de notario, con una intervención tan eficaz como la de éste en los testamentos marítimos que se celebren; es el encargado por el Estado del cumplimiento de las leyes de policía de la navegación; tiene atribuciones para obligar á los cargadores á que vendan, aun en contra de su voluntad, las mercancías indispensables para el aprovisionamiento del buque en caso de necesidad extrema, y de mandar arrojar al mar, en igualdad de circunstancias, las mercancías que sean precisas para salvar la nave; el capitán tiene, en fin, la representación del naviero para celebrar por él toda clase de actos y contratos que al ejercicio del comercio marítimo se refieran.—(N. DEL T.)

Los patrones sólo tienen una categoría. En cambio, según el Código de la marina, los capitanes se dividen en dos clases: capitanes de viaje largo, y capitanes de gran cabotaje. Los primeros pueden mandar buques de cualquier porte y navegar por ambos hemisferios; los segundos deben limitarse á la navegación de gran cabotaje (1).

Los capitanes y patrones son elegidos por los propietarios ó navieros entre aquellos que están autorizados para ejercer esas funciones con arreglo á las leyes de la marina mercante (*); pueden ser despedidos en cualquier momento, aunque exista algún pacto en contrario, y no tienen derecho á indemnización de daños y perjuicios si no lo estipularon por escrito (2) (**).

(1) Cód. mar. merc., art. 59.

(*) Art. 609, C. E.

(2) Cód. de com., art. 494; Cód. mar. merc., art. 60 y siguientes.

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

Si el capitán ú otro individuo de la tripulación fueren despedidos durante el viaje, percibirán su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiere justo motivo para la despedida (art. 604).

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

Siendo copropietario del buque el capitán, no podrá ser despedido sin que el naviero le reintegre del valor de su porción so-

El capitán obra como mandatario del naviero, y tiene poderes muy extensos ; es, hasta ciertos límites, mandatario de los cargadores para todo lo que se refiere á la custodia de las mercancías. Está obligado hasta por la culpa leve cometida en el ejercicio de sus funciones, y no puede alegar como excusa la ignorancia ó la impericia (1) (*).

El capitán no es comerciante, porque no realiza ac-

cial, que, en defecto de convenio de las partes, se estimará por peritos nombrados en la forma que establece la ley de Enjuiciamiento civil (art. 606).

Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando del buque por pacto especial expreso en el acta de la sociedad, no podrá ser privado de su cargo sino por las causas comprendidas en el art. 605 (art. 607).

El precepto del Código de comercio español, concordantes con el de las legislaciones extranjeras, que dispone que al capitán copropietario del buque no puede despedirse sin que el naviero le reintegre del valor de su porción, nos parece altamente injusto, en cuanto no exceptúa para librar de esta obligación la despedida con justa causa. No encontramos razón bastante para tratar al naviero con tanto rigor, compeliéndole á tener al frente del buque un capitán que ha faltado á sus deberes, si carece de fondos para reintegrarle de su porción ó no le conviene hacerlo, aparte de que con esto puede darse origen al abuso incalificable de que un capitán copropietario que quisiere desprenderse de su propiedad y no tuviere comprador, encontrará el mejor medio de resolver el problema en el incumplimiento de sus obligaciones, y aun cuando creemos que no puede llegar la ley hasta una inmo-ralidad semejante, hay que convenir que para ello es preciso violentar el texto legal. Sería conveniente, pues, la redacción del art. 606 en el sentido de conceder al naviero el derecho, en vez de la obligación, de reintegrar al capitán despedido con justa causa, del valor de su porción, que es el principio equitativo y justo proclamado por la ciencia.—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., art. 496; Cód. civ., art. 1746.

(*) Art. 618 y 620, C. E.

tos de comercio en nombre y por cuenta propios; y su profesión consiste en trabajar para quienes han contratado sus servicios con él. Por consiguiente, no está obligado á llevar los libros de comercio, ni está sujeto á los demás deberes propios de los negociantes, sino que tiene especiales deberes profesionales que le son impuestos, no sólo en interés de los navieros y cargadores, sino en beneficio del orden público.

Obligaciones del capitán antes de zarpar.—Las obligaciones del capitán se dividen en tres períodos : antes de zarpar, durante el viaje y después de arribar. Las principales obligaciones del capitán antes de zarpar consisten :

1.º En contratar ó nombrar la tripulación, en lo cual debe proceder de concierto con los propietarios cuando se encuentran presentes en la localidad (1) (*).

2.º En visitar el barco antes de cargarlo, para reconocer si se halla en estado de navegar, y tomar todas las disposiciones convenientes para que esté bien provisto y pertrechado de cadenas, anclas, aparejos, vituallas y todas las demás cosas necesarias para la navegación. Los vapores que transportan pasajeros y los buques que viajan fuera del Mediterráneo, están sujetos á una visita periódica hecha por inspectores gubernativos. Además, los vapores están sujetos á la inspección de la máquina, por lo menos una vez al año, si se dedican exclusivamente al transporte de mercancías, y cada seis meses si transportan viajeros (2).

(1). Cód. de com., art. 499; Regl. de 27 de Diciembre de 1882, artículo 74.

(*) El capitán nombra la tripulación en ausencia del naviero y hace la propuesta estando presente (art. 610, C. E).—(N. DEL T.)

(2) Cód. mar. merc., artículos 77, 78 y 82.

El capitán incurriría en grave responsabilidad si no observase con exactitud estas disposiciones.

3.º En visitar el buque para asegurarse de que está cargado y estivado en regla, y dar la carta de porte de las mercancías llamada conocimiento (1).

4.º En tener á bordo todos los documentos necesarios, como son, entre otros, la patente Real ó de navegación, el rol de la dotación, un ejemplar de los conocimientos ó guías de la carga, las actas de la visita y los certificados de aduanas (2) (*).

Obligaciones del capitán en viaje.—Los principales deberes que incumben al capitán durante el viaje son:

1.º Mandar en persona el buque á la entrada y salida de los puertos, ensenadas, canales ó rios (**), y valerse de prácticos donde esté prescrito (***) . La presencia del piloto no exime ni al capitán de la obligación de mandar la maniobra, ni al naviero de la responsabilidad por culpa de ambos (3).

2.º Mantener el orden y la disciplina en el buque, valiéndose hasta del poder disciplinario que la ley le concede sobre la dotación y sobre los pasajeros (4) (****).

3.º Actuar de oficial en el Registro civil, certificando los nacimientos y las defunciones que ocurran en el

(1) Cód. de com., artículos 498 y 502.

(2) Idem, id., art. 503.

(*) Debe llevar también, según el Código español, un ejemplar del Código de comercio (art. 612). Portugal, Holanda, Brasil, Chile, República Argentina, le imponen asimismo esta obligación.

(**) Art. 612, obligación 7.ª, C. E.

(***) Art. 612, obligación 6.ª, id. id.

(3) Cód. de com., art. 504.—Cód. mar. merc., artículos 192 y siguientes.

(4) Cód. mar. merc., art. 451, núm. 4.

(****) Art. 610, núm. 3, C. E.

buque y registrando las actas relativas á ello, y custodiar los objetos dejados por los difuntos, del propio modo que un notario público, juntamente con el segundo de á bordo, debe recibir el testamento de la marinería y de pasaje (1) (*).

4.º Si ocurre necesidad de ello durante el viaje para reparaciones ó para avituallarse, puede tomar dinero en préstamo á la gruesa, dar en prenda y vender las mercancías; pero es personalmente responsable si obró sin necesidad y sin estar debidamente autorizado para ello (2) (**).

5.º No puede vender el buque si no está autorizado judicialmente para hacerlo después de comprobarse su inutilidad para continuar el viaje (3). Esta inutilidad

(1) Cód. civ., artículos 330, 396, 791 y 792.—Código mar. mer., artículos 98 y 437.

(*) Art. 612, obligación 10.ª, C. E.

(2) Cód. de com., artículos 509 y 512.

(**) Art. 610, núm. 5 y 6, C. E.

Para atender á las necesidades del buque, el capitán cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa: 1.º Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero. 2.º Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella. 3.º Librando sobre el naviero. 4.º Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa. 5.º Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje (art. 611, C. E.)

Las legislaciones extranjeras están conformes sustancialmente con la nuestra en este punto, pero con mejor acuerdo no imponen al capitán el deber de librar sobre el naviero, porque no parece justo compelerle á que contraiga una obligación en beneficio de otro cuando el art. 620 le declara responsable personalmente si ha inscrito letra ó pagará á su nombre.—(N. DEL T.)

(3) Cód. de com., art. 513.

puede ser absoluta ó relativa: absoluta, cuando el buque ha quedado tan averiado que es imposible repararlo; relativa, cuando el coste de las reparaciones iguala ó supera al valor que el buque pudiera tener después de la carena.

Una y otra son razones suficientes para vender el buque (*).

6.º Efectuar el viaje al cual se ha obligado, excepto en caso de fuerza mayor (1).

7.º Salvo convención escrita en contrario, el capitán no puede dedicarse al comercio por cuenta propia cuando navega á provecho común sobre el cargamento (2), porque en este caso hay una especie de sociedad entre los propietarios y el capitán, y su concurrencia podría ser harto dañosa para los intereses de los socios (**).

8.º Cualquiera que fuere el peligro, no puede abandonar la nave sin haber agotado todos los medios para salvarla, y sin haber oído el parecer de los oficiales de á bordo y de dos por lo menos de los marineros más viejos; debe salvar consigo el diario de navegación y los demás papeles de á bordo y cuanto pueda de los objetos preciosos; debiendo ser el último que salga del barco (3) (***)).

9.º El capitán es responsable de todo daño que sufran las mercancías cuando las ha cargado sobre la cubierta del buque sin consentimiento escrito del cargador; pero no responde de los efectos preciosos, del

(*) Art. 578, C. E.

(1) Cód. de com., art. 514.

(2) Idem, id., art. 515.

(**) Art. 613, C. E.

(3) Cód. mar. merc., art. 111.

(***) Art. 612, obligación 14.ª, C. E.

dinero y de los títulos de crédito que no le hayan sido declarados (1) (*).

10. Por último, debe llevar el diario de á bordo, donde anotará con regularidad todos los accidentes y gastos del viaje (2) (**).

(1) Cód. de com., art. 498.

(*) Art. 612, obligación 5.ª, C. E.

(2) Cód. de com., artículos 500 y 501.

(**) El Código de comercio español exige al capitán que lleve tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de marina, y en su defecto, por la autoridad competente. En el primer libro, que se denominará *Diario de navegación*, anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navega, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecutan y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la cantidad que las origine, así como los desperfectos y averías que experimenta la carga, y los efectos é importancia de la echazón si ésta ocurriera, y en los casos de resolución grave, que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la navegación á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro, denominado de *Contabilidad*, registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos y efectos, víveres, combustible, aprestos y demás gastos de cualquiera clase que sean. Además, insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios, y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el libro titulado de *Cargamentos* anotará la entrada y salida de todas las mercancías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y

Obligaciones del capitán al arribar.—Llegado al punto de destino, el capitán debe hacer visar por la autoridad competente su diario de navegación, presentarlo á los funcionarios de sanidad marítima y entregar personalmente á la autoridad del puerto ó al cónsul los papeles de á bordo y al administrador de la aduana el manifiesto del cargamento (1) (*). Dentro de las veinticuatro horas debe hacer relación circunstanciada de su viaje al presidente del tribunal de comercio, al juez de primera instancia ó al cónsul, al uno á falta del otro, cuando le hubiere acontecido algún suceso extraordinario. En tal caso, para que pueda certificarse con precisión el estado del buque en el momento de su arribo y evitar los fraudes en perjuicio de los cargadores, le está prohibido al capitán, á menos que no haya urgencia, descargar cosa alguna antes de haber hecho la relación jurada (2).

descarga, y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes (art. 612, Código español, oblig. 3.ª) Brasil, Chile, República Argentina, exigen estos libros. El Código italiano, aun cuando no habla más que del diario náutico, éste ha de estar dividido en los libros siguientes: Diario general y de contabilidad, Diario de navegación, diario ó Manual de á bordo é Inventario de á bordo. Lo mismo dispone el Código portugués. En Francia, Holanda y Bélgica deberá llevar el capitán un libro registro, y el Código alemán dispone que en toda nave debe llevarse por el piloto un libro diario. En Inglaterra también debe llevarse el diario. Están conformes sustancialmente todos los Códigos en las anotaciones que deben hacerse, bien sean en un solo libro, bien sean en varios.—(N. DEL T.)

(1) Cód. de com., art. 516; Cód. mar. merc., artículos 115 y 117; Regl. de aduanas de 11 de Setiembre de 1862, art. 19.

(*) Art. 625, C. E.

(2) Cód. de com., artículos 516-520.

154. LOS CONSIGNATARIOS DE BUQUES.—Las incumbencias de índole mercantil que por tantos siglos fueron desempeñadas por el capitán, además del mando del buque, ejércense hoy fuera de los puertos de armamento por especiales representantes de las compañías de navegación á vapor, los cuales se llaman consignatarios de buques. Así, pues, se ha dividido la representación de los navieros: el capitán cumple la función técnica de mandar el buque; los consignatarios la función económica de contratar los fletamentos. Extienden las guías de carga, recogen en los almacenes de la compañía las mercancías dirigidas á los destinatarios, vigilan su trasbordo, liquidan las averías y sostienen en juicio las razones de la empresa.

Esta nueva categoría de personas ocupadas en la industria marítima se ha formado desde que los capitanes de los buques de vapor, obligados á llegar y salir con arreglo á horario y á veces á estadías de pocas horas en los puertos de escala, agravados por una responsabilidad enorme de mercancías y de pasajeros, ya no pueden proveer útilmente á los intereses mercantiles de los navieros de quienes dependen.

155. LA DOTACIÓN.—Compréndese en la dotación todas las personas consagradas al servicio de un buque, y principalmente el capitán, los oficiales, el médico, los marineros, los mozos, los maquinistas y los fogoneros (1) (*).

(1) Cód. de com., art. 521; Cód. mar. merc., art. 18.

(*) Se entenderá por dotación de un buque el conjunto de todos los individuos embarcados, de capitán á paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio, y, por lo tanto, estarán comprendidos en la dotación, la tripulación, los pilotos, maquinis-

Llámase contrato de enganche aquel por el que se estipulan las condiciones con arreglo á las cuales el hombre de mar puede entrar al servicio de un buque.

tas, fogoneros, pasajeros y los individuos que el buque llevará de transporte (art. 648, C. E.)

El Código español se ocupa de los pilotos, contramaestres y maquinistas, como oficiales del buque.

El piloto simplemente dicho ó de navío es el segundo jefe del buque encargado de dirigir su derrota y á quien por ausencia, fallecimiento ó enfermedad del capitán toca mandarle y gobernarle. Para poderlo ser es indispensable: 1.º, reunir las condiciones que exijan las leyes ó reglamentos de marinería ó navegación; 2.º, no estar inhabilitado con arreglo á ellos para desempeñar su cargo (art. 626, C. E.)

Hay pilotos llamados prácticos ó *lemanes* y pilotos simplemente dichos ó de navío. Los primeros son empleados del Gobierno, encargados de dirigir los buques á la entrada ó salida de los puertos ó ríos, los segundos los que antes hemos definido.

El piloto deberá ir provisto de las cartas de los mares en que va á navegar, de las tablas é instrumentos de reflexión que estén en uso y deberá llevar un libro denominado *Cuaderno de bitácora*; en el que anotará los accidentes que ocurran durante la navegación y bajo el nombre de *acaecimientos*, las maniobras que se ejecuten, los encuentros con otros buques etc. (artículos 628 y 629, C. E.)

Para variar de rumbo se pondrá de acuerdo el piloto con el capitán, prevaleciendo siempre la opinión de éste, si bien quedara exento de responsabilidad, haciendo la oportuna protesta firmada por él y por otro oficial, que se consignará en el diario de la navegación. En Inglaterra, cuando es obligatorio llevar piloto, debe prevalecer su opinión, quedando libre el capitán de toda responsabilidad. Creemos que esta disposición, que merma la autoridad del primer jefe del buque y que puede influir en su desprestigio, ofrece graves inconvenientes.

El contramaestre es el oficial que bajo las órdenes del capitán es el jefe inmediato de la tripulación y el encargado del cuidado y conservación del buque y de la carga (art. 632, C. E.)

El maquinista es el oficial del buque que interviene únicamente

El documento en que se inscriben los nombres de todos los individuos que componen la dotación se llama *rol*. Para resguardo de todos los interesados, la existencia de este contrato se hace depender de una convención escrita y solemne (1) (*).

Modos de hacer la contrata.—Puede hacerse de cuatro maneras diversas:

1.^a *Por viaje*, cuando el marinero ajusta sus ser-

en la dirección del aparato motor, bajo las órdenes inmediatas del capitán. Deberán reunir las condiciones que las leyes y reglamentos exijan. Cuando haya más de un maquinista uno hará de jefe, estando á sus órdenes los demás maquinistas y todo el personal de máquinas. Deberá llevar un libro ó registro titulado *Cuaderno de máquinas*, en donde deberá hacer indicación de todo lo relativo al aparato motor, y bajo el epígrafe de *Ocurrencias notables* anotará 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 (art. 632, C. E.)—(N. DEL T.)

(1) Cod. de com., artículos 521 y 522.

(*) 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 avencidados 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, deberán constar por escrito en el libro de contabilidad, sin intervención de notario ó escribano, firmadas por los otorgantes y visados por la autoridad de marina si se extienden en los dominios españoles, ó por los cónsules y agentes consulares de España si se verifica en el extranjero, enumerando en ella todas las obligaciones que cada uno contraiga y todos los derechos que adquiera; cuidando aquellas autoridades de que

vicios para una navegación determinada, fijando su salario en una cantidad que no se alterará aunque aquélla se prolongue ó se abrevie.

2.^o *Por meses*, cuando el marinero arrienda sus servicios para un viaje dado, pero pacta que el salario será de un tanto al mes.

3.^o *A partir ganancias*, cuando el salario del ma-

estas obligaciones y derechos se consignent de un modo claro y terminante que no dé lugar á dudas y 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 resultan del libro (art. 634, C. E.)

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. 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 hubiese nuevamente contratado sin exigirle el permiso de que tratan los párrafos anteriores, responderá subsidiariamente al del buque á que primero perteneció el hombre de mar, por la parte que éste no pudiera satisfacer de la indemnización de que trata el párrafo 3.^o de este artículo (artículo 635, C. E.)—(N. DEL T.)

rinero depende de los beneficios de la expedición, como acontece especialmente en los barcos de pesca.

4.^a *Con parte en el flete*, cuando se atribuye á los marineros un derecho eventual á participar de los beneficios que se obtengan con el transporte de pasajeros y mercancías.

La necesidad de unir la suerte del buque y la de los marineros para la mejor defensa de todos, ha dado á este contrato una disciplina más precisa y humanitaria que la vigente en el arrendamiento de los servicios terrestres. Así, si el hombre de mar enfermase durante el viaje se le pagan lo mismo sus salarios, y se le cura á expensas del buque y del cargamento si es herido combatiendo en servicio de ellos. Si es herido ó enferma por su propia culpa ó mientras se halla en tierra sin autorización, también se le cura á expensas del buque; pero debe reembolsar los gastos de la curación y no puede exigir el salario sino en proporción del tiempo que ha servido (*). Si el marinero es apresado en el buque y hecho prisionero ó esclavo, tiene derecho al salario hasta el día en que se le apresó (**); si fué hecho prisionero al ser enviado por mar ó tierra en servicio del buque, tiene derecho á la totalidad de los salarios hasta el día en que le correspondería concluir el tiempo de servicio (1).

Si el hombre de mar muriese durante el viaje, sus herederos tienen derecho al salario hasta el día de la muerte de aquél, si la contrata era por meses; tienen

(*) Art. 644, C. E.

(**) Cuando ha sido por descuido ú otro accidente sin relación con el servicio, pues en otro caso se considera como presente al efecto de devengar sus salarios (art. 645, apart. último). (N. DEL T.)

(1) Cód. de com., artículos 537, 538 y 540.

derecho á la mitad de los salarios si falleció en la travesía á la ida, ó en el puerto de llegada si se había enganchado á un tanto por viaje, y á la totalidad si murió navegando á la vuelta. Si el ajuste fué á partir ganancias ó á la parte en el flete, sus herederos tienen derecho á las utilidades íntegras que le hubieran correspondido, siempre que fallezca después de comenzado el viaje. Los salarios del hombre de mar que muriere en defensa del buque, débense completos si éste llega á buen puerto. Si se vende el buque durante el tiempo de la contrata, la tripulación tiene derecho á ser conducida á la patria á expensas de aquel y además al cobro de los salarios (1) (*).

Los hombres de mar gozan de un privilegio por los salarios y por las indemnizaciones que se les deben; así, tienen derecho á hacerse mantener á bordo hasta que se les pague por completo. Pierden el derecho al salario cuando acaece un naufragio, pero aun entonces tienen privilegio para cobrar á costa de los restos del buque y del cargamento (2).

(1) Cód. de com., artículos 539, 541.

(*) Art. 645, C. E.

(2) Cód. de com., art. 675, núm. 7; artículos 543, 535, 536.