

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

**El Capitán. Naturaleza Jurídica
y Funciones**

T E S I S

que para obtener el título de

LICENCIADO EN DERECHO

presenta la pasante

C E L I A M A D R I D A N D R A D E

MEXICO, D. F.

1 9 6 5



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*Con gran amor y veneración dedico
esta tesis a mis adorados padres.
A quienes debo mi formación moral
e intelectual.*

SR. JESÚS MADRID RANGEL

y

SRA. CELIA A. DE MADRID.

*Con el cariño que nos une,
a mis hermanos:*

YOLA

CARO

KITTY

CHUCHITO.

109658

A mis adorados Abuelitos.

A mis queridos tíos

A mis compañeros y amigos.

Con mi respeto y sincero agradecimiento al

DR. RAÚL CERVANTES AHUMADA

*quien me sirvió de guía para la elaboración
de mi tesis.*

Al Lic.

ANDRÉS C. PETRIDES ROBLEDO.

*Quien con su cariño y consejos me
ha ayudado en todo momento a
terminar mi carrera.*

S U M A R I O

I.—ANTECEDENTES HISTORICOS.

- A.—Distintas denominaciones que ha tenido.
- B.—Requisitos necesarios para ser capitán en diversos países.
- C.—Clasificación de los capitanes.
- D.—Designación del mismo.

II.—NATURALEZA JURIDICA.

- A.—Como representante del armador.
- B.—Como representante de la autoridad marítima.

III.—FUNCIONES DEL CAPITAN.

- A.—Funciones de carácter público.
- B.—Funciones de carácter privado.
- C.—Derechos y Obligaciones del capitán.
- D.—Responsabilidad del mismo.

IV.—PERSONAL DE LA NAVE.

- A.—Personas que la integran.
- B.—Posición del capitán frente a la nave.

V.—IMPORTANCIA DEL CARGO DE CAPITAN.

- A.—Su importancia en la Antigüedad y Actualmente.
- B.—Cambios que ha sufrido.
- C.—Funciones del Capitán conforme a la Ley de Navegación.

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

- A.—Distintas denominaciones que ha tenido.**
- B.—Requisitos necesarios para ser capitán en distintos países.**
- C.—Clasificación de los capitanes.**
- D.—Designación del mismo.**

A.—DISTINTAS DENOMINACIONES QUE HA TENIDO.

El **magister navis** en el Derecho Romano era una persona, pariente o esclavo del **exercitor navis**, o sea quien explotaba directamente el navío.

El **exercitor navis** era, generalmente el dueño del navío. ¹

En Roma se distinguía al **nauta** del **magister**; el primero desempeñaba funciones de aspecto técnico y administraba la expedición, y el segundo era un agente comercial.

En la Edad Media al aparecer la **Commenda** (Una asociación en la que los mercaderes ofrecían sus mercancías, los copropietarios sus navíos), el que organizaba la expedición era el **Senyor de la nau** quien era el propietario de la nave generalmente, además era el único que soportaba y respondía de las pérdidas. ²

También apareció el **Patronus** o Señor de la nave en el contrato de la **colonna**, quien también dirigía la expedición y era igualmente responsable como en el contrato de **Commenda**. Su misión era comercial ya que para la misión náutica llevaba a veces a un piloto y a un **contraestre** llamado **noxter**. ³

En la Legislación Mediterránea tiene funciones distintas a las del patrón.

En el Consulado del Mar está considerado el **noxter** como un director técnico de la nave en cuanto atañe a la maniobra del

1 cfr. Schuldreich Talleda Héctor A. "Derecho de la Navegación". 4a. edición. Buenos Aires. 1963. pág. 171.

2 Cfr. Obra citada. pág. 171.

3 Cfr. Ob. cit. pág. 172.

fondeo, amarre o locación de las mercancías con estiba, gobierno del velamen, vigilancia de la tripulación, dirección, cambio de derrota, entrada y salida de puertos; y substituye al patrón o capitán, en caso de imposibilidad o fallecimiento de éste durante el viaje. ⁴

En un principio se le llamaba **proreta** y tenía funciones más limitadas, ya que sólo tenía el mando desde la proa hasta el palo mayor, pero estaba subordinado al capitán. Aunque sí gozaba de autoridad, ya que en el Consulado del Mar se le otorgaba el poder de fijar el salario de la marinería y de dar órdenes para remolcar la nave o naves que entrasen al puerto. ⁵

En la Francia Occidental en el siglo XVII llamábase **conreimaitre** y las funciones que tenía eran las mencionadas en el Consulado.

En el Derecho Romano el capitán es un dependiente del armador. El armador recibe el nombre de nauclero. Era todo patrón de barca y quien personalmente conducía la nave.

Aparecen en el Consulado del Mar el **Senyor de la nau** (Antiguo Patronus) y el **naucerus**, verdadero conductor del buque, independiente de la tripulación, pero con derecho a salarios subordinados a la remuneración del transporte, tenía bajo sus órdenes al timonel, al piloto, los marineros, los comerciantes o cargadores y los comerciantes que viajaban en la nave.

El **naucero** en el Derecho Adriático es substituido por el **patronus** quien dirige la navegación y realiza en interés de los propietarios o partícipes todos los actos referentes a la empresa de la navegación convertida con el tiempo en empresa comercial.

Brunetti dice que cuando la nave se encontraba en algún peligro y se requería con urgencia una decisión, ésta se tomaba de la comunidad de la nave formada por el patrón, oficiales, tri-

4 Brunetti Antonio. Tomo I "Derecho Marítimo Privado Italiano" versión española, anotada por R. Gay de Montella. Barcelona 1950. pág. 118.

5 cfr. Farfán Fco. "Derecho y Legislación Marítima". pág. 87.

pulación y comerciantes que acompañaban el cargamento, y no del dirigente o de los técnicos. ⁶

En Venecia las decisiones las hacía un comité formado por el patronus, el nauclerus y tres comerciantes elegidos de a bordo. De aquí nació la costumbre de consultar a la tripulación.

En el Consulado del Mar no se habla del capitán sino sólo del jefe de la societas (patrón de la nave), senyor de la nau, comendatario.

En el siglo XIII no se menciona al capitán, sino al naviero, quien se encontraba sobre la tripulación y tenía funciones técnicas privativas, pero siempre bajo las órdenes del patrón o de los copartícipes. ⁷

En el Consulado del Mar el patrón tiene más funciones y reviste casi la figura del antiguo magister.

Es en los Roles de Olerón donde se limitan los poderes administrativos al patrono, ya que no podía largar las velas (soltarlas poco a poco), ni partir sin la conformidad de la tripulación, y tampoco podía hacer venta de la nave si no tenía un mandato especial.

Más tarde surge el **Scribanus**, el cual aparece reglamentado en los Estatutos Venecianos, quien es un órgano administrativo de la compañía de la nave. El Estado interviene en su nombramiento, y se le considera como un oficial público, ya que es el notario de la nave con funciones de intervención y de certificación del cargamento y también actuario. ⁸

En el Consulado del Mar sus atribuciones de carácter administrativo son más extensas que las que se le atribuyen al capitán en los códigos modernos.

Llevaba un cuaderno del cargamento en donde anotaba las mercancías embarcadas (denunciaba la carga excesiva, autorizaba los contratos durante el viaje, los testamentos a bordo).

6 cfr. Brunetti. Obra citada. pág. 117.

7 cfr. Obra citada. pág. 118.

8 cfr. Ob. cit. pág. 120.

Sus escrituras hacen plena fe y sus notas se convierten con el tiempo, en el actual Diario de a bordo.

En la Edad Moderna el capitán se convierte sólo en representante del armador. Y el dueño de la expedición o propietario del buque al quedar en tierra trata con los cargadores, asume la responsabilidad de la expedición. Convirtiéndose el capitán en un prestador de servicios ligado por un contrato con el armador.

Capitán y Patrón de buque son expresiones que se usan generalmente para significar lo mismo, ya que las dos se refieren a la persona encargada de la dirección y el gobierno de una embarcación, con la diferencia que el Capitán es jefe de una nave destinada a viajes largos y Patrón se refiere a buques menores.

Se dice que es capitán de un navío aquella persona que el propietario o el armador de una nave propone para el gobierno de la misma y que a bordo ejerce su autoridad sobre todas las personas que se encuentran presentes, las cuales están obligadas a respetar las órdenes que el capitán dé en interés de la comunidad y para el mantenimiento de la disciplina.

B.—REQUISITOS NECESARIOS PARA SER CAPITAN EN DIVERSOS PAISES.

ARGENTINA.—El Código de Comercio Argentino no señala requisitos especiales para ser capitán, sin embargo A. Schuldreich señala los siguientes:

“Para Capitanes de Ultramar:

- a) Que sean egresados de la Escuela Nacional de Pilotos.
- b) Egresados de la Escuela Naval desde alferes navío.
- c) Oficiales de la armada.
- d) Los que tienen patentes extranjeras revalidadas.
- e) Tener 25 años.
- f) Tener buena conducta.
- g) Tener buena salud.

Para capitanes de cabotaje señala los que siguen:

- a) Tener 22 años.
- b) Haber navegado durante 3 años en buques de 150 a 200 toneladas.⁹

BRASIL.—En su artículo 496 del Código de Comercio expone que para ser capitán o patrón de un buque brasileño se requerirá ser ciudadano domiciliado en el país y tener la capacidad civil necesaria para contratar válidamente.

CHILE.—En su art. 892 del C. de Comercio señala que no puede ser capitán el menor de edad ni el mayor que no justifique haber navegado 5 años en un buque de guerra o mercante, rinda un examen satisfactorio de la teoría y práctica de la navegación

⁹ Schuldreich. ob. cit. pág. 178.

y obtenga la patente de Capitán de la Navegación. Un reglamento especial determinará las materias de examen, la comisión ante quien deba rendirse y los documentos con que se haya de justificar el ejercicio de la navegación, por el término señalado en el párrafo anterior.

COLOMBIA.—Art. 83 del C. de Comercio. No puede ser capitán el menor de edad ni el mayor que no tenga justificación de haber navegado 5 años en un buque de guerra o mercante en clase de piloto o segundo oficial.

COSTA RICA.—Art. 580, C. de Comercio. El capitán de la nave ha de ser persona idónea para contratar y obligarse, además debe tener pericia en el arte de la navegación y pasar por los exámenes que se exijan en las ordenanzas de matrícula de gente de mar.

En este país no se exige el requisito de la nacionalidad para ser capitán ya que más adelante en este artículo menciona a los extranjeros que pueden tomar el mando de una nave con la condición de que presten una fianza que equivalga cuando menos a la mitad del valor de la nave que capitaneen.

ECUADOR, HAITI, SANTO DOMINGO Y VENEZUELA, son países que no mencionan requisitos para tomar el cargo de capitán.

ESPAÑA.—En el art. 609 del Código de Comercio Español se dice que los capitanes y patronos deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones para mandar y dirigir el buque, según lo establezcan las leyes, ordenanzas o reglamentos de marina o navegación. Se agrega que si el dueño de un buque quisiera ser capitán, careciendo de aptitud legal para desempeñar el cargo, se limitará a la administración económica del buque y encomendará la navegación a quien tenga aptitud para ello.

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA.—El artículo 4439 del C. de Comercio señala que cuando una persona solicitare que se le expida licencia de capitán de un buque de vapor, un inspector hará una investigación respecto a la conducta del solicitante y lo examinará cuidadosamente así como las pruebas

que presente en apoyo de su pretensión y si está satisfecho de su capacidad, pericia y costumbres para desempeñar el cargo que solicita, se le expedirá una licencia por el término de un año. Puede ser suspendido por incapacidad, mala conducta, etc. Debe prestar juramento ante un inspector antes de tomar posesión de su cargo.

FRANCIA.—En el Decreto del 17 de julio de de 1908 los requisitos que se exigían para ser capitán eran:

1.—Ser francés.

2.—Tener facultad de mando, facultad que se suspendía o perdía cuando el capitán cometiera cualquiera de estos delitos: contrabando, embriaguez durante el servicio, abuso de autoridad, abandono del navío en la mar sin necesidad, abandono del servicio.

3.—Tener cierta edad, la cual variaba según el género de navegación. Tener 18 años para mandar un navío de pesca costera. Tener 24 años para mandar un navío de gran cabotaje, altura o pesca de altura.

GUATEMALA.—Exige los mismos requisitos que señala el Código de Comercio de CHILE.

HONDURAS Y PERU.—Exigen los mismos requisitos que el Código Español.

ITALIA.—Para poder obtener el grado de capitán o patrono se necesita un documento que se llama patente y autorización cuando se trata de grados de menor importancia. Sin la patente no se puede asumir el mando. Además se debe tener la edad para navegar y prestar un juramento de fidelidad ante la Autoridad Marítima.

INGLATERRA.—Solamente un súbdito británico puede ser capitán, o tener el mando o el cuidado de algún buque, ser primer oficial, o primer oficial de máquinas, o patrón, o segundo de un barco de pesca, salvo que el buque o barco se utilicen normalmente en viajes entre puertos fuera del Reino Unido. Los capitanes, oficiales y maquinistas deben tener certificados de competencia emitidos después de realizados los exámenes por el Ministerio de Transporte y Aviación Civil, salvo que estén contra-

tados para el servicio de buques de cabotaje que no transporten pasajeros (buques de cabotaje eran los empleados para el tráfico dentro de los confines del Reino Unido, Islas del Canal de la Mancha, la isla de Mau).

MEXICO.—El art. 683 del Código de Comercio señala los siguientes “Los capitanes y patrones deberán ser mexicanos, tener aptitud legal para obligarse con arreglo a este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas o reglamentos de marina y navegación y no estar inhabilitados con arreglos a ellos para el ejercicio del cargo”. Este artículo forma parte del libro Tercero del Código de Comercio, que fue derogado por la Ley de Navegación.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 146 dice: “Todos los miembros de la tripulación de un buque nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica o práctica en el desempeño de sus funciones a bordo y no estar inhabilitados para el cargo o servicio que presten, de acuerdo con lo que determinen las leyes y reglamentos respectivos”.¹⁰

NICARAGUA.—El capitán ha de tener pericia calificada conforme a las Ordenanzas de Marina; y los que obtengan títulos de otras naciones pueden ser incorporados para ejercer la navegación en naves de la República por acuerdo del gobierno con la fianza, limitaciones y condiciones que éste prescribiere.

SALVADOR.—Los capitanes y patrones deberán tener aptitud legal para obligarse, hacer constar la pericia, capacidad y tener condiciones para mandar y dirigir el buque, según lo establezcan las leyes, ordenanzas y también no estar inhabilitados con arreglo a ellos para el ejercicio del cargo.

URUGUAY.—No se establecen requisitos especiales sólo se indica que el capitán está obligado a llenar cuidadosamente los deberes de un buen mariner.

¹⁰ La Ley fue publicada en el Diario Oficial del Gobierno de México, el 21 de noviembre de 1963.

De la breve reseña que hemos hecho sobre legislación comparada sobre los requisitos que diversas legislaciones exigen para que una persona pueda ejercer el cargo de capitán sacamos en conclusión, que para desempeñar este cargo tan importante es necesario reunir ciertas características que lo habiliten para el mismo, y las principales son:

- a) Tener la nacionalidad de la matrícula del buque.
- b) Tener pericia, capacidad técnica o práctica para desempeñar las funciones de a bordo.
- c) No estar inhabilitado para el cargo.

En cuanto a la edad necesaria para desempeñar el cargo de capitán, algunas legislaciones como Argentina, Chile, Colombia, Francia, especifican cierta edad para poder ser capitán, pero podemos decir que éste no es un requisito indispensable, ya que lo importante son los conocimientos y estudios técnicos y prácticos que haya adquirido la persona para poder tener el poder de mando. ^{10'}

10' Stevens Clifford Walton. "Leyes Comerciales y Marítimas de la América Latina" Tomo III. Washington 1907.

C.—CLASIFICACION DE LOS CAPITANES.

Atilio Malvagni señala que en la Legislación Argentina existe una clasificación respecto a los capitanes y es la que sigue:

“Capitán de Ultramar.
Capitán de Cabotaje.
Capitán de Ferrobarco.”¹¹

Al Capitán de Ultramar corresponde el mando de un buque de cualquier tonelaje que navegue fuera de cabos y es el título máximo que obtienen los egresados de la Escuela Nacional de Náutica después de haber llenado los requisitos que exige la Escuela.

Mencionaremos algunos a continuación.

- 1.—Tener como mínima edad 26 años para ejercer el cargo.
- 2.—Tener buena constitución física.
- 3.—No tener defectos físicos que lo inhabiliten para la profesión.
- 4.—Tener buena conducta.
- 5.—Tener una antigüedad como piloto de 3 años y haber navegado más de 45 mil millas.

Capitán de Cabotaje.—es el título que habilita para mandar buques de cualquier tonelaje, dedicado a la navegación fluvial o a servicios portuarios.

También para este cargo se necesitan llenar ciertos requisitos. Como tener más de 24 años y no menos de 60 años de

11 Malvagni Atilio. “Curso de Derecho de Navegación”, 2a. Ed., Buenos Aires, 1950, pp. 47-8.

edad, ser piloto con un año de antigüedad, patrón de primera con dos años de antigüedad, tener un mínimo de navegación, aprobar un examen, tener buena salud y un certificado de buena conducta.

Capitán de Ferrobarco.—es el título que autoriza mandar buques de esta naturaleza, sólo en la zona por la cual se ha expedido.

Para obtener el título se necesitaba haber sido baqueano (Baquear navegar por un río o canal con las velas al filo del viento, aprovechando la corriente a favor. Baqueano el que las manejaba), durante 3 años en una de las embarcaciones y pasar un examen.

Patrones.—Se clasifican en:

Patrón de Primera.

Patrón de Segunda.

Patrón Menor.

Patrón de Pesca (Es un permiso en favor de los extranjeros, cuando no existan patrones argentinos para las faenas de la pesca, pero éstos tienen que tener un título profesional.

Los patrones son personas que desempeñan las funciones de capitán y en consecuencia están sujetos a las mismas obligaciones que éstos. Los patrones tienen bajo su mando y dirección, embarcaciones dedicadas a la navegación fluvial y a servicios portuarios.

En España Gay Montella hace otra clasificación. Dice "que la Legislación Marítima Española distingue entre capitanes de la Marina Mercante y Patrones de Navegación que pueden ser de puerto de segunda clase para cabotaje o de primera clase para cabotaje."¹²

Los patrones de navegación son los jefes de las embarcaciones menores, destinadas a la navegación de los puertos y al cabotaje.

12 Gay Montella "Código de Comercio Español". Tomo IV, Vol I, pág. 178. Barcelona, 1936.

Patrones de Puerto, son los que dirigen embarcaciones en el tráfico de un puerto determinado.

Los patrones de segunda para cabotaje, son los que mandan dentro de las provincias marítimas, veleros hasta las 100 toneladas de arqueo total, y vapores hasta 150 toneladas.

Patrones de Primera para Cabotaje, los que pueden patronear dentro de los límites que le asigna su nombramiento, veleros de 200 toneladas el que es patrón de velero, y vapores de 400 toneladas el que es patrón para vapor.

Brunetti expone distintos grados marítimos que dan facultad para mandar buques y embarcaciones y son los siguientes:

- a.—“Capitán superior de altura.
- b.—Capitán de altura.
- b.—Capitán de gran cabotaje.
- d.—Patrón.
- e.—Marinero autorizado para el pequeño tráfico.
- f.—Marnero autorizado para la pesca limitada.
- g.—Cabo de barca para el tráfico local.
- h.—Cabo de barca para el tráfico del Estado.
- i.—Cabo de barca para la pesca limitada.”¹³

Para ser cabo de barca para pesca limitada, tráfico de mercancías y de pasajeros no se necesitaba examen, solamente tenía que tener el solicitante al cargo 6 meses de ejercicio.

Los marineros autorizados necesitaban 4 años de navegación y un examen ante la capitanía del puerto, saber leer, escribir y tener conocimientos de los principales elementos de navegación.

Los patrones necesitan un período de navegación cuando menos de 3 años practicada durante un año y poseer la documentación exigida por la ley.

Los capitanes de gran cabotaje necesitaban 4 años de navegación practicada cuando menos la mitad en nave nacional y un año en viaje fuera del Mediterráneo y tener 24 años.

13 Brunetti. “Obra citada” Tomo II. pág. 202.

El Antiguo Código de la Marina Mercante Italiana hacía la siguiente clasificación:

Capitanes de navegación de altura, los que navegaban en cualquier punto.

Capitanes de gran cabotaje, los que dirigían buques en el Mediterráneo.

Patrones, los que mandaban buques en el Mediterráneo.

Al hacer este breve estudio acerca de la clasificación de los capitanes, nos damos cuenta que hay distintos grados de capitanes y que se clasifican por la importancia del cargo como ya expusimos, ya que para ser Capitán de altura que es el más alto rango se exigen 4 años de navegación practicada, ser egresados de la Escuela Nacional de Pilotos, ser oficiales de la armada, tener cierta edad, buena conducta y buena salud, en fin, que son varios los requisitos que se tienen que llenar para ser capitán de altura.

Por esto es importante el estudio y los grados, porque el capitán, al estar al frente de un barco y a bordo tiene responsabilidades, obligaciones muy importantes con la tripulación, el naviero, los cargadores, el pasaje y el Estado, ya que desempeña funciones de carácter público y privado, y es por eso que necesita estar capacitado para desempeñar el cargo.

El Código de Comercio y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de México, no señala específicamente una clasificación de capitanes, pero sí da a entender y exige que la persona que ocupe el cargo esté capacitada para desempeñarlo. Por ejemplo en el artículo 19 de la Ley de Navegación se señala que "los capitanes de Puerto dependerán de la Secretaría de Marina y tendrán a sus órdenes al personal portuario; ordenarán el movimiento en el puerto; inspeccionarán u ordenarán la inspección de los buques en general, tendrán todas las atribuciones que correspondan a su calidad de primera autoridad portuaria, dentro de la jurisdicción que se les asigne."^{13'}

13' Ley de Navegación y Comercio Marítimos. pág. 35.

D.—DESIGNACION O NOMBRAMIENTO DEL CAPITAN.

En el Derecho Argentino, A. Schuldreich señala, "que es al armador al que le corresponde hacer el nombramiento y el ajuste del capitán o jefe del buque, pero que existen excepciones a este principio:

1.—Si en el momento de partir, el capitán se enferma y no puede gobernar el buque, debe nombrarse otro capitán para que lo substituya en el desempeño d su cargo, esto siempre con el consentimiento del armador si se encuentra en el lugar de partida.

2.—Si muere el capitán o queda impedido para desempeñar su cargo, el mando del buque recaerá sobre el piloto, y a falta o impedimento de éste, recae en el contraмаestre con todas las facultades y obligaciones inherentes al cargo de capitán.

3.—En caso de que mueran o estén impedidos los funcionarios antes mencionados, el mando del buque recaerá sobre el marinerо que haya sido elegido por los tripulantes. Cuando el armador no se encuentre presente".¹⁴

Dies Mieres nos dice: que en la actualidad, estas disposiciones tienen poca aplicación porque la substitución se hará conforme a las instrucciones telegráficas que envíe el armador y que en todo caso el primer oficial es el verdadero substituyente.¹⁵

También nos señala que a veces es al cónsul al que le toca la designación del capitán, en el caso de que se encuentre un buque en puerto extranjero y que el capitán esté imposibilitado

¹⁴ Schuldreich Talleda Héctor A. Obra citada, pág. 179.

¹⁵ Dies Mieres Alberto. "Derecho de la Navegación". Tomo I, pág. 206.

por enfermedad y que no haya un oficial que lo substituya, y es entonces cuando interviene el cónsul, al que le interesa cuidar que la substitución se haga de acuerdo con las disposiciones del Código y puede nombrar al capitán hasta que el armador designe al reemplazante.

Es, en el Derecho Francés, Danjón quien opina que el capitán, es nombrado por el armador sea o no propietario del navío y que si el navío pertenece a varios, será nombrado el capitán por la mayoría. Y que el armador puede delegar en un tercero el derecho a elegir capitán como por ejemplo: en el cargador del navío o en un acreedor que tenga hipoteca sobre el navío.¹⁶

Considera al capitán como un administrador legal y al armador con poca libertad para elegirlo debido a que la Ley exige, que este puesto sea ejercitado por personas capacitadas, y que reúnan ciertas condiciones de aptitud, puesto que es en él, en quien se deposita la conservación del navío, su cargamento, la vida de la gente de la tripulación, de los pasajeros, los cuales dependen de su habilidad y vigilancia.

En Italia encontramos otra idea expresada por Antonio Scialoja quien nos dice que el nombramiento del capitán puede producirse de tres maneras:

"A.—Por nombramiento del armador.

B.—Por Subrogación Legal.

C.—Por Providencia de la Autoridad Marítima o Consular".¹⁷

En el primer caso, cuando el nombramiento del capitán procede del armador o naviero constituye la hipótesis normal dado que es el naviero el jefe de la empresa marítima, y es a él a quien corresponde naturalmente el derecho a designar a la persona que tomará en sus manos la responsabilidad del mando del buque, viniendo a ser el capitán, en este caso, un empleado solamente nombrado por el naviero.

16 Danjon Daniel. "Tratado de Derecho Marítimo". Tomo II, pág. 10.

17 Scialoja Antonio. "Sistema del Derecho de Navegación". Traducción de Delia Viterbo y Santiago Sentis, 2a. edición, Roma, 1933, pág. 308.

Por Subrogación Legal.—Esto sucede en casos excepcionales cuando el capitán titular del cargo y designado por el armador se encuentre imposibilitado de ejercer su mando, como sucede en el caso de fallecimiento ocurrido en el viaje.

C.—Por nombramiento de la Autoridad Marítima y Consular.

El capitán de un buque puede llegar a ser elevado a ese puesto y solamente en casos excepcionales, estando el buque en un puerto extranjero por el Cónsul de México, en ese puerto.

Estos dos últimos nombramientos presuponen condiciones especiales de hecho y la falta de disposiciones por falta del armador, siendo en consecuencia excepcionales y temporarios.

En México encontramos, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el artículo 21 lo siguiente: “tendrá el carácter de capitán de buque la persona designada como tal por el armador o el naviero y a falta de él, asumirá sus atribuciones y responsabilidades la persona legalmente capacitada”.¹⁸

18 Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Lic. Raúl Cervantes Ahumada. México 1964, Editorial Herrero.

CAPITULO II

NATURALEZA JURIDICA

A.—COMO REPRESENTANTE DEL ARMADOR.

B.—COMO REPRESENTANTE DE LA AUTORIDAD MARITIMA.

NATURALEZA JURIDICA.

Respecto a la naturaleza jurídica del capitán encontramos al estudiar el Tema diversas teorías, las cuales enunciamos a continuación:

Unos autores opinan que la función que desempeña el capitán es la de un mandatario. Entre ellos encontramos a Héctor A. Schuldreich que dice "El capitán es un mandatario de los armadores, que celebra actos jurídicos en nombre de éstos".¹⁹ El capitán adquiere derechos y asume obligaciones en nombre propio y en representación del armador celebrando actos jurídicos por éste.

En igual sentido José Domingo Ray opina que "El capitán es un funcionario y también mandatario del armador y quien se encuentra al frente de la nave y de la expedición, siendo responsable frente a terceros".²⁰

En contraposición a estas teorías encontramos la de Fariña, quien dice que muchos afirman que el capitán es un mandatario del armador, pero al analizar las características del mandato, vemos que las funciones que realiza el capitán son más amplias y diversas que las que realiza el mandatario. . . "ya que tiene atribuciones personales encomendadas a su libre iniciativa y otras integrando deberes y responsabilidades de carácter administrativo. . ." ²¹ y además, al ocuparse de las preliminares del viaje, cuidar del buque para que esté en condiciones para navegar, con-

19 Schuldreich. Obra citada. pág. 178.

20 Ray José Domingo. Derecho de la Navegación. Buenos Aires, 1959. pág. 38.

21 Fariña. Ob. cit. pág. 38.

tratar la tripulación, recibir y entregar la carga, etc., realiza funciones no de un simple mandatario del armador, sino de un representante legal.

Otro autor que opina que la relación que existe entre el capitán y el armador es la de un mandato, es Danjon, el cual dice que el capitán, al mando del buque y de la expedición, ejecuta actos jurídicos por cuenta del armador y posee facultades extraordinarias en determinados casos que exceden a los de un simple dependiente.²²

Pero no puede ser un mandato lo que hace actuar al capitán, porque una de las características del mandato es que éste se termina con la muerte del mandante o del mandatario, en cambio la relación que hay entre capitán y armador no se termina si se presenta esta circunstancia, porque como ya vimos, si el capitán muere a bordo es substituido, y no puede ser mandato aquél cuya eficacia jurídica se encuentra supeditada a la ausencia de quien lo otorga; falta en él la representación plena y permanente sin la condición de presencia o ausencia del armador.

Otra opinión es la de Antonio Scialoja que nos dice que la representación del capitán dimana de un negocio jurídico privado y que su fuente directa es la ley, de modo que se trata de una representación legal o necesaria.²³

Ripert opina que el buque es el signo visible de que el capitán es el representante legal del propietario (armador) sin que los terceros tengan que investigar la forma en que ha sido nombrado el capitán.²⁴ El capitán actúa en nombre propio y contrae responsabilidades personales por disposición de la Ley.

Scialoja nos dice que cuando el capitán actúe dentro de los límites de su representación, obliga con sus actos directamente al armador y se obliga personalmente cuando actúe fuera de los límites o ejerza la autoridad propia que la Ley le atribuye.²⁵

22 Danjon. Obra cit. pág. 3.

23 Scialoja. Obra cit. pág. 313.

24 Ripert, cita tomada de Scialoja. pág. 313.

25 Scialoja. Obra cit. pág. 314.

La representación que ejerce el capitán puede ser especial y voluntaria.²⁶

Representación Especial, cuando el capitán para poder actuar requiere de la autorización especial de los armadores o representantes que se encuentren con él, no pudiendo ordenar reparaciones en el buque, ni comprar velas, ni fletarlo, ni tomar dinero en préstamo por cuenta del buque, sin autorización del armador o propietario. En consecuencia, el capitán se encuentra privado de su representación legal, cuando el armador se encuentre presente en el lugar.

Porque la Ley le otorga poderes de representación al capitán en la medida que lo requieran las necesidades del tráfico, no existiendo éstas en donde se encuentre el armador.²⁷

Representación voluntaria, cuando el armador expresa verbalmente el deseo de que sea el capitán su representante.

Como hemos visto se limita mucho la responsabilidad del capitán ya que no es libre de hacer o deshacer algo sin que tenga la obligación de consultarlo con el armador o atenerse a las consecuencias de ser responsable de lo que haga, ya que el capitán debe actuar siempre de acuerdo con el armador.

Scialoja nos dice que solamente cuando el buque esté lejos del puerto, la representación del capitán no estará limitada; pero, con la condición de que justifique sus actos, por ejemplo en el caso de que durante el viaje haga uso de alguna cosa que pertenezca al buque, tiene la obligación de pagar el precio y de justificar la necesidad de la operación, y esto puede hacerlo por medio de una acta suscrita por las personas de más categoría que compongan la tripulación, dando noticia de esto a los armadores.²⁸

En consecuencia, vemos que las características peculiares de la representación del capitán dependen de su carácter de ne-

26 Ibidem.

27 Scialoja. Obra cit. pág. 316.

28 Scialoja. Obra cit. pág. 317.

cesidad, la autorización y el dar aviso a los propietarios o armadores.

También existe una representación procesal activa que se funda por disposición de la Ley en el elemento de necesidad.

Por ejemplo: En el curso del viaje el capitán podía, en el caso de existir una emergencia, efectuar notificaciones, promover y seguir juicios en nombre y en interés de los propietarios del buque.

También tenía una representación pasiva, ya que podía ser citado a juicio como representante del armador, pero con la condición que el capitán se encontrara fuera de lugar de residencia de los propietarios.

En la actualidad la mayor parte de estas funciones, ya no las desempeña el capitán, sino el agente marítimo.

La voluntad del capitán no se encontraba tan sometida a la de los armadores, ya que podía plantearse una situación de conflicto entre el capitán y armador, pudiendo el capitán oponerse a las órdenes del armador para realizar una maniobra que él considerara peligrosa.

Lord Chorley señala que el capitán al ser representante del propietario del buque, toma las decisiones que sean necesarias para poder llevar adelante el contrato de fletamento celebrado entre el buque y el propietario del cargamento.²⁹

También este autor nos habla del representante de necesidad, señalando que sólo cuando se presente una situación extraordinaria y el capitán no pueda dar aviso a los armadores, debe tomar una decisión que más tarde pueda obligar al propietario del buque, y nos da el siguiente ejemplo:

Un buque con cargamento de lana a bordo, naufragó después de haber partido del puerto de carga, la lana se regresó al puerto de carga y ahí se examinó y se vió que estaba deteriorada, húmeda y sucia.

29 Lord Chorley y O. C. Giles "D. Marítimo". Trad. de la 4a. edición inglesa por Fdo. Sánchez. Ed. Bosch. Barcelona, 1962. pág. 260.

El sábado 23 de diciembre el capitán decidió una venta inmediata fijada para el día 26 de diciembre.

Esta lana pertenecía a 23 propietarios, los cuales se encontraban en el puerto de destino a 200 millas de distancia, no podía haberles llegado carta, ni telegrama a tiempo.

Solución Judicial.

Este era un supuesto en que el capitán por medio de una venta del cargamento podía obligar, como representante de necesidad a los propietarios del cargamento.

En la actualidad debido a la comunicación de telegrafía sin hilos, la comunicación es más fácil y la responsabilidad del capitán ha disminuido.³⁰

Brunetti señala que existen tres sistemas legislativos en donde se ven los alcances y los límites de la representación legal del capitán y son los que siguen:

Sistema Latino que tiene las siguientes características:

a) Limitación de representación en el lugar de residencia de los propietarios o armadores, salvo especial autorización para contratar.

b) Representación condicionada a la aprobación del armador por el contrato de enrolamiento de los marineros en el lugar de la residencia de éstos.

c) Representación integral en el curso del viaje para los contratos relativos a la nave y a la navegación.

d) Representación durante el curso, condicionada a determinadas autorizaciones y aprobaciones para los contratos de crédito urgente e indispensable para el buen fin de la expedición.

e) Mandato especial para la venta de la nave.³¹

Sistema Inglés con las siguientes características:

a) Ni el armador ni sus agentes se encuentran en el lugar del contrato.

30 Ibidem, pág. 261.

31 Brunetti. Obra cit. pág. 282.

b) El capitán no pueda comunicarse con facilidad con el armador.

c) El contrato de que se trata se refiera al empleo usual de la nave.

d) Que se trate de un contrato indispensable, como un préstamo a la gruesa de la nave.³²

Sistema Alemán.

a) Fuera del puerto de inscripción, el capitán está habilitado para contraer obligaciones necesarias para el armamento, equipo avituallamiento y manutención de la nave y así mismo para fletarla.

b) En el curso del viaje tiene poderes para contratar operaciones de crédito, para la manutención de la nave y el cumplimiento del viaje.

También este autor opina que el contrato que celebran el capitán y el armador es un tipo de contrato cuyo contenido está fijado por la Ley, y que basta con nombrar a una persona con los requisitos exigidos por la Ley para que mande una nave, para que éste sea válido. Señala la diferencia que existe entre el contrato de capitán con el de enrolamiento de los marineros, la cual consiste en que el capitán desempeña un conjunto de obligaciones fijadas por la ley, y los marineros prestan un servicio determinado mencionado en el contrato.³³

Antonio Scialoja nos dice que el capitán es al mismo tiempo, dependiente y representante del armador y delegado de la autoridad pública, que actúa en interés y por cuenta del armador, pudiendo sin embargo imponer su voluntad y realizar actos de propietario y obligar con sus actos al armador, y aunque el capitán maneje un buque y dirija la expedición por cuenta de otro, tiene bastantes deberes y responsabilidades que le conciernen personalmente, ya que el armador le confía una parte de su patrimonio.³⁴

El capitán al dirigir la expedición fuera del control directo

32 Ibidem, pág. 209.

33 Ibidem, pág. 210.

34 Scialoja. Ob. cit. pág. 305.

del jefe de la empresa de navegación, tiene la gestión y el cuidado de la carga, en interés de un grupo de cargadores. Por mares libres y en aguas extranjeras el buque lleva el pabellón Nacional, símbolo de la soberanía y de la Ley de la Patria. El capitán es jefe de la comunidad de personas que van en el buque, y representa la autoridad del Estado, y en caso de necesidad ejerce algunas de sus funciones.

El destino al mando es un acto unilateral de voluntad del armador, basado en la obligación contractual del capitán.³⁵

Héctor A. Schuldreich señala que el capitán obra como un representante legal del armador y en tal carácter le corresponden una serie de funciones como las siguientes:

- a) Atribuciones para contratar fletamentos.
- b) Atribuciones para realizar operaciones de crédito.
- c) Atribuciones para constituir garantía.
- d) Atribuciones para enajenar.
- e) Reparaciones del buque.
- f) Adquirir provisiones.
- g) Provisiones de fondo.
- h) Atribuciones para girar letras.³⁶

35 Ibidem. Ob. cit. pág. 306.

36 Schuldreich. Ob. cit. pág. 195.

CAPITULO III

FUNCIONES DEL CAPITAN

- A.—Funciones de carácter Público.
 - B.—Funciones de carácter Privado.
 - C.—Derechos y Obligaciones del Capitán.
 - D.—Responsabilidad del mismo.
-

ATRIBUCIONES DEL CAPITAN.

Las atribuciones del capitán, son:

El poder de mando y de autoridad.

A.—Sobre la tripulación.

B.—Sobre el pasaje.

C.—Sobre el buque y las cosas embarcadas.

Poder de mando, poder a bordo, o poder náutico, es el conjunto de facultades que el capitán tiene como autoridad sobre las personas y cosas embarcadas. El motivo que tiene el Estado al otorgarle al capitán este poder, es con el fin de proteger la seguridad de las personas, asegurar el éxito del viaje y proteger los intereses privados del naviero, pasajeros, cargadores y tripulación. Y además asegurar el desarrollo de los transportes marítimos, protegiendo así los intereses de la economía nacional.³⁷

La Ley de Vías Generales de Comunicación, le otorgaba al capitán de facultades para exigir el cumplimiento a los tripulantes del servicio que se obligaban a prestar en su contrato de trabajo y podía tomar cualquier determinación para la seguridad y conservación de la disciplina, y de exigir a las personas de a bordo el cumplimiento de los reglamentos. Esto era en cuanto a la tripulación.

En lo que se refiere a los pasajeros esta misma ley, ya derogada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, señalaba que los pasajeros deberían someterse a las disposiciones del capitán en lo relativo al orden y policía.

37 Esquivel Avila Ramón. "Estudio sobre la posición jurídica del Capitán del buque en el Derecho Mexicano". Tesis. México. 1948. pág. 75.

El artículo 690 del Código de Comercio, otorgaba el derecho al capitán, a que si faltaren víveres o provisiones durante el viaje, pudiera en caso de que hubiera personas que los tuvieran, obligar a que entregasen éstos para el consumo de todos, pagando el importe a más tardar en el primer puerto donde arribaran.³⁸

38 Artículo derogado por la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

FUNCIONES DEL CAPITAN.

Las funciones del capitán pueden ser de carácter público o de carácter privado. Enunciaremos primero las de carácter público:

La primera función que encontramos es la de Policía.

A. Sculdreich señala que "El capitán es el jefe del buque, toda la tripulación le debe obediencia, en cuanto fuere relativo al servicio del mismo", ya que el capitán es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque y seguridad de las personas y carga que conduzca.³⁹

Y, en cuanto a las atribuciones del capitán como funcionario de policía:

1o. Dicta órdenes para el gobierno y dirección del buque.

2o. Impone a bordo penas correccionales por varias causas, entre las que se encuentran: la falta de disciplina, negarse a prestar el servicio que les corresponda, etc.

3o. Puede arrestar a los que cometan algún delito, levanta informes del hecho y entrega los delincuentes a la autoridad competente.

Como representante de la función de policía el capitán también actúa como:

Juez Correccional, cuando impone penas a los culpables que han perturbado el orden.

39 Schuldreich Talleda. Ob. cit. pág. 180. Art. 904 del Código de Comercio Argentino.

Juez de Instrucción cuando arresta a la persona que cometió un delito y lo entrega a la autoridad competente.⁴⁰

Scialoja nos dice respecto a esta función lo siguiente:

“Como jefe de la expedición marítima el capitán está investido de poderes destinado a mantener la disciplina en el buque (policía de a bordo) e imponer el cumplimiento de las disposiciones sobre policía de la navegación”.⁴¹

El mismo tratadista señala cuatro poderes de policía otorgados al capitán:

1o. Poder disciplinario, para reprimir las faltas de disciplina cometidas por las personas puestas bajo su dependencia, con penas disciplinarias.

2o. Poder de policía judicial, cuando a bordo del buque se comete un delito.

3o. Poder de policía de seguridad, para el secuestro y destrucción de armas, explosivos embarcados clandestinamente.

4o. Poderes de policía, atribuidos por leyes especiales, como el reglamento de sanidad (policía sanitaria) y la policía aduanera (policía fiscal).⁴²

La segunda función del capitán es la que desempeña como funcionario del Registro Civil en los casos de nacimientos o defunciones ocurridos a bordo, debiendo asentar las partidas correspondientes en el Diario de la Navegación. Scialoja señala que estas actas deben extenderse dentro de las 24 horas e inscribirlos en el rol de tripulación.⁴³

En el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales se establece que el si el nacimiento acontece a bordo de una embarcación nacional, los interesados harán extender una constancia del acto y solicitarán que la autorice el capitán en presencia de dos testigos. Y en el primer puerto que arribe la embarca-

40 Ibidem. Art. 906, inc. 3o. Código de Comercio Argentino.

41 Scialoja. Ob. cit. pág. 328.

42 Ibidem, pág. 329.

43 Ibidem, pág. 330.

ción, los interesados entregarán el documento al oficial del Registro Civil. (Artículo 70).

En lo que se refiere a las actas de defunción, en caso de fallecimiento de individuos de la tripulación o del pasaje a bordo de un buque se hará una acta autorizada por el capitán o patrón de embarcación, y ésta deberá llenar los requisitos exigidos para todas las actas de defunción y seguir el procedimiento establecido para los nacimientos cuando la embarcación llegue a puerto. (Art. 125 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales).

En lo que se refiere a los matrimonios realizados a bordo del buque, nuestro Código Civil no menciona en sus artículos nada respecto a este tema, pero en el Derecho Argentino A. Schudreich nos señala que ante el capitán también se pueden celebrar matrimonios, ya que "Un matrimonio in articulo mortis, celebrado ante el capitán es válido, por cuanto la ley sólo exige, para su validez, que sea celebrado ante un funcionario público".⁴⁴

En España, en su artículo 94 del Código Civil y en Italia art. 101 del Código Civil, vemos que se autoriza al capitán para celebrar matrimonios en peligro de muerte. En el caso de que se celebre un matrimonio con la finalidad de legitimar a los hijos.

Como Tercera función tenemos la de Escribano.

El capitán está investido de la función de notorio o escribano, siendo válidos los testamentos que otorgue. El testamento deberá hacerse por escrito en presencia de dos testigos y del capitán del navío y firmado por ellos, y además deberá hacerse por duplicado y deberá mencionarse en el Diario de Navegación. (Art. 1584 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales).⁴⁵

Si el buque antes de volver a su país, arriba en puerto extranjero el capitán deberá entregar al agente Diplomático o Cónsul un ejemplar del testamento. Si el barco arriba a puerto mexicano, el capitán deberá entregarlo a la autoridad marítima del

44 Schudreich. Ob. cit. pág. 181.

45 El Código Argentino señala a tres testigos en el testamento.

lugar, fechado y sellado, con copia de la nota, que debe constar en el Diario de la embarcación. El capitán deberá exigir recibo de la entrega. "El testamento marítimo solamente producirá efectos legales falleciendo el testador en el mar o dentro de un mes, contado desde su desembarque en algún lugar donde, conforme a la ley mexicana o extranjera, haya podido ratificar u otorgar de nuevo su última disposición".⁴⁶

En cuanto a los testamentos en Argentina, pueden hacerse cerrados o en forma ológrafa. Tendrán validez dichos testamentos en ese país cuando el testador fallezca antes de desembarcar, o dentro de los noventa días que sigan al desembarco.⁴⁷

Además de estos requisitos, el capitán deberá levantar inventario de los bienes del fallecido ante la oficialidad y testigos, de preferencia pasajeros.

Como 4a. función del capitán, tenemos la función Administrativa, que exige al capitán cumplir con las leyes de Aduana.

Ripert nos dice que las funciones del capitán son múltiples, ya que al ser director técnico de la expedición, debe conducir el buque a buen puerto, y tiene la obligación de estar siempre a bordo, llevar los libros de a bordo y entregar una relación de mar. Estas funciones que realiza se las ha otorgado la autoridad pública, siendo indispensable que el buque al navegar en alta mar tenga un representante de la autoridad.⁴⁸

B.—Funciones de carácter privado.

Según Schuldreich desde el punto de vista privado, el capitán tiene un doble carácter:

1o. Es un mandatario de los dueños, copartícipes o armadores del buque, ya que obra como tal en todo lo que se refiere al comercio marítimo, cuando éstos están ausentes.

2o. Es un depositario de las cosas que le dan a guardar los

46 Art. 1591 del C. Civ.

47 Art. 3. 684. C. Co. Argentino.

48 Ripert Georges "Compendio de Derecho Marítimo" Trad. esp. de Pedro G. San Martín. Ed. T.E.A., Buenos Aires, 1959. pág. 81.

cargadores, y está obligado a guardarlos, conservarlos y entregarlos.

La responsabilidad respecto a la carga, empieza desde que la recibe hasta que la entrega en el lugar convenido.⁴⁹

El capitán tiene la obligación de resistir cualquier ataque de violencia contra el buque o la carga. Y si hubiese sido despojado de parte o la totalidad de la carga, anotará en el libro, y justificará lo ocurrido en el primer puerto donde arribare.

Si la carga sufre apresamiento, embargo o detención, le corresponde al capitán dar aviso a los armadores, o dueño del buque, a los cargadores o consignatarios de la carga, del estado de ésta.

En el artículo 23 de la LNCM se establece "El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras las siguientes funciones públicas:

I.—Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la ley Orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito.

II.—Actuar como oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

III.—Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo".

El artículo 20 de dicha Ley señala "El capitán del buque será a bordo la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras, será considerado representante de las autoridades mexicanas". "Y la autoridad del capitán del buque no sufrirá menoscabo con la presencia del práctico a bordo, y le corresponderá en todo casi la responsabilidad de la seguridad de la nave." (art. 22 LNCM.)

C.—DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CAPITAN.

Los derechos y obligaciones del capitán, como son muchos y todos importantes los estudiaremos de la siguiente manera:

49 Schuldreich. Ob. cit. pág. 182.

1o. Antes de emprender el viaje.

Las facultades, obligaciones y responsabilidades del capitán antes de emprender el viaje, tienen por finalidad obligar a que se coloque el navío en buen estado para poder navegar, y para que las mercaderías puedan llegar a su destino en buenas condiciones.⁵⁰

Nuestro antiguo Código de Comercio ya derogado por la LNCM en sus artículos 684 y 685 enunciaba las facultades, derechos y obligaciones inherentes al cargo del capitán en forma enunciativa. Y las funciones que tenía a su cargo eran extensas.

La LNCM señala los derechos y las obligaciones del capitán, de manera reducida, debido a que muchas funciones que antes correspondían al capitán han pasado a ser del agente marítimo.⁵¹

Por lo tanto enunciaré la clasificación de los derechos y obligaciones del capitán conforme a la ley Argentina enunciada por el tratadista A. Schuldreich.

En primer lugar tenemos; las obligaciones:

1o. Formar la tripulación del buque, eligiendo y ajustando los oficiales marineros y demás hombres de equipaje, pudiendo despedirlos, obrando de acuerdo con el naviero, pero sin que éste pueda imponerle ningún individuo contra su voluntad.

2o. Es responsable de los daños que provengan del mal arrumaje de la carga o de que ésta sea excesiva.⁵²

3o. No debe cargar mercaderías sobre cubierta.⁵³

50 Ibidem. pág. 183.

51 Ripert clasificó a los agentes en dos categorías: agentes marítimos y agentes terrestres, estos últimos son los que residen en los puertos y participan en la explotación marítima. Cita tomada de la Tesis "De la Agencia Marítima". Góngora Pimentel Genaro David. México, 1963. pág. 18.

52 Arrumaje, vocablo marítimo que significa distribución y colocación de la carga en un buque. Enciclopedia Jurídica Omeba. Tomo I. Ed. EBA. 1954.

53 Esto es en Argentina, pero en México en navegación de cabotaje se llevan mercaderías sobre cubierta.

40. Hacer revisar el buque por peritos, para ver si el buque se encuentra en condiciones de navegar.

50. Presenciar la carga y verificar en que se carga, cantidad cargada, estado de la mercadería: si está averiada, mermada o en malas condiciones. Dar recibo de todo lo cargado señalando cantidad, marcas y números.

60. Tener a bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquina, aparejo, pertrechos, amarras, anclas, velas y demás aparejos, declarando el estado en que se encuentran. Este inventario se hará por el capitán, en presencia del piloto y el contra maestre.

II.—Durante el viaje.

Obligaciones:

1.—De partir cuando esté listo el buque, en el momento favorable, que no se detenga por enfermedad de alguno de los de la tripulación.

2.—De no abandonar el buque.

3.—De llevar los siguientes documentos:

a) Patente de navegación.

b) El rol de los individuos que componen la dotación del buque.

c) Lista de pasajeros.

d) Patente de sanidad.

e) Certificación del registro que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que pesaren sobre él.

f) Los contratos de fletamento.

g) Los conocimientos o guías de carga.

h) Guías o despachos de Aduana del Puerto de la República de donde hubiere salido, verificadas conforme a las leyes, reglamentos e instrucciones fiscales. (art. 925 C. Co. Argentino).

Este mismo autor agrega, que el rol de matrícula debe ser hecho en el puerto del armamento del buque y debe contener:

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

tripulación, con la declaración de sus edades, estado, naturaleza, domicilio y empleo de cada uno a bordo.

2o. El puerto de la salida, y el del destino que el buque tuviere.

3o. Los sueldos estipulados, especificándose si son por viaje, por mes, por cantidad cierta o a flete. ⁵⁴

Schuldreich agrega que entre los documentos que tiene que llevar el capitán a bordo se encuentran:

Un ejemplar del Código de Comercio.

Tener tres libros sellados y foliados, firmados por la autoridad a cuyo cargo estuviere la matrícula de los buques. En los que se anotará, todo lo concerniente a la administración del buque y ocurrencias de la navegación.

El primer libro llamado De Cuenta y Razón, "se asentará en forma de cuentas corrientes todo lo que el capitán reciba y expendá relativamente al buque" anotando artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado y lo que se ha invertido en reparaciones, víveres, combustibles, etc. ⁵⁵

El segundo libro llamado "De cargamentos" se anotará la entrada y salida de todas las mercancías, con declaración específica de las marcas y números de los bultos, nombres de los cargadores, de los puertos de carga y descarga. Además nombre de los pasajeros, destino, precio, etc.

El tercer libro titulado "Diario de navegación". "Se asentará:

1o. Estado diario del tiempo y los vientos.

2o. El Progreso y retardo diario del buque.

3o. El grado de longitud y latitud en que se halla el buque día por día:

54 Schuldreich. Ob. cit. pág. 185. Art. 926. C. Co. Argentino.

55 Nuestro C. Co. ya derogado por la LNCM, señalaba estos tres tipos de libros que contenían lo que contienen los libros del Código de Argentina, con la excepción del nombre de uno de ellos. El C. Argentino llama al primer libro de "Cuenta y Razón" y el Co. de Comercio de México lo llama de "Contabilidad".

- 4o. El estado sanitario de los pasajeros y tripulantes.
- 5o. Los nacimientos y defunciones que ocurriesen a bordo.
- 6o. Los servicios extraordinarios prestados por los individuos de la tripulación.
- 7o. Las penas correccionales que se hubieren impuesto y las causas.
- 8o. Los testamentos otorgados a bordo.
- 9o. Daños que acontezcan en el buque o a la carga.
- 10o. La derrota seguida.
- 11o. Resoluciones tomadas por el consejo del buque".⁵⁶

Este libro debe ser firmado día por día por el capitán y su segundo.⁵⁷

Schuldreich señala además de estos libros que ya vimos, otros que deben llevarse a bordo:

Papeles relativos al buque:

Un ejemplar del Código de Comercio.

Título de propiedad del buque.

Certificado de navegabilidad.

Patente de navegación.

Certificado de matrícula.

Pasaporte o carta de mar.

Certificado de arqueo.

Patente o certificado de sanidad.

Papeles relativos a la tripulación:

Rol de tripulación.

Papeles relativos a los pasajeros:

Lista de pasajeros.

Papeles relativos a la carga:

Conocimientos.

Manifiesto para la Aduana.

Certificado de origen de la mercadería.

Papeles varios:

Libro de máquinas.

Certificado de seguridad de máquinas, y de instrumental.

Libro de trabajo.⁵⁸

56 Schuldreich. Ob. cit. pág. 186.

57 Ibidem, pág. 187.

58 Ibidem.

4.—Está obligado a tomar los pilotos o prácticos necesarios. Le está prohibido abandonar el buque, sea cual fuere el peligro, a no ser en caso de naufragio.

5.—Debe informar al dueño o armador, del estado del buque, y consultar a los oficiales en casos importantes.

6.—En caso de echazón, Schuldreich dice que el capitán echará primero, las cosas menos útiles, las que pesen más, y las que tengan menos valor. Y hará anotación de ello, de los objetos echados, y las firmas de los consultados.

Antiguamente la echazón “era una maniobra útil y frecuente que permitía aligerar un buque para permitirle resistir la tempestad, o huir más rápidamente ante el mal tiempo o el enemigo”.⁵⁹

En la actualidad sería difícil e inútil aligerar un buque, debido a que los cargamentos están arrumados y son muy pesados y además por el mal tiempo y la ayuda de los medios de a bordo no se lograría aligerar el navío.⁶⁰

7.—El capitán no debe cambiar de ruta, a menos por necesidad.

8.—Puede asegurar el importe de lo cargado, por cuenta del buque.

III.—Terminado el viaje.

Obligaciones:

Encontramos en la LNCM en el artículo 30 “A la llegada de un buque a puerto, su capitán dará cuenta a la autoridad marítima y en el extranjero al Cónsul de México, de los acontecimientos extraordinarios durante el viaje”.

El art. 36 de la LNCM exige ciertos documentos a los buques mexicanos procedentes de puertos nacionales para permitirles la entrada al puerto y son los que siguen:

I.—Despacho de navegación.

59 Ripert. Ob. cit. pág. 358.

60 Ibidem.

- II.—Manifiesto de carga.
- III.—En su caso, lista de pasajeros.
- IV.—Rol de tripulantes.
- V.—Diario de navegación.

En el art. 37 de la misma ley a los buques extranjeros o nacionales procedentes de un puerto extranjero, se les exige también ciertos documentos:

- I.—Patente de sanidad.
- II.—Relación de pasajeros, que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar.
- III.—Declaración de explosivos o cuales quiera otras mercancías peligrosas que se hallen a bordo.
- IV.—Certificado de arqueo.

Lo mismo que para la entrada de los buques a los puertos, se exigen ciertos documentos para la salida de los mismos y estos son:

- “I.—Patente de sanidad.
- II.—Recibo de pago de derechos de puerto o garantía para dicho pago.
- III.—Comprobante de pago o garantía por daños causados a instalaciones portuarias o responsabilidades fincadas por reclamaciones de trabajadores.
- IV.—Certificado de inspección que demuestren el buen estado del buque”.⁶¹

Si los buques que ya han sido autorizados para zarpar no lo hacen dentro de las 24 horas siguientes a su expedición, quedará sin efecto el despacho. (Art. 54 LNCM).

Art. 55 de LNCM. Los buques despachados no podrán ser objeto de arraigo, embargo que impidan la salida del puerto. A menos que la autoridad competente lo solicite, para aprehender algún delincuente, rescatar efectos robados, o embarcados indebidamente, o desembarcar a personas que no deban ir en el viaje.

El art. 56 señala que cuando el buque se encuentre en puer-

61 Art. 40 LNCM.

to y el capitán tenga la necesidad de salir del buque, deberá dejar a un oficial que corresponda las instrucciones y órdenes para la seguridad del buque.

Los capitanes de los buques que frecuenten puertos y aguas nacionales, están obligados a informar a las autoridades marítimas acerca de las interrupciones, deficiencias o desperfectos que adviertan en las señales marítimas. (Art. 60)

También el capitán está obligado a prestar auxilio a persona o embarcación que se encuentre próxima a él o a su nave, en caso de peligro, y sólo podrá excusarse de esta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros.

En caso de incumplimiento a esta disposición se sancionará por la autoridad judicial federal con el doble de la pena que para el delito de abandono de personas establece el art. 340 del C. Penal para el Distrito y Territorios Federales. (Art. 72 LNCM)

Los capitanes de los buques que arriben normalmente a cualquier puerto nacional, están obligados:

I.—A proporcionar por escrito los datos e informes que fije el Reglamento.

II.—Entregar el despacho de puerto de su procedencia, sus certificados de navegación de acuerdo con los convenios internacionales y demás documentos que fijen las leyes y reglamentos.

III.—A mostrar su diario de navegación y a permitir que se tomen de él las constancias que la autoridad marítima estime conveniente".⁶²

El capitán no puede arribar a otro punto que no sea el de destino a menos que se trate de un caso fortuito o fuerza mayor, de otra manera se necesita la autorización expresa de la autoridad marítima. (Art. 65 LNCM)

Schuldreich habla de los Derechos del Capitán, Antes, Durante y Después del viaje;

62 Art. 64 LNCM.

Antes del viaje.

- 1.—Tomar dinero sobre las mercancías.
- 2.—Arrojar a tierra mercaderías clandestinas.
- 3.—Contratar fletamentos.

Durante el viaje.

- 1.—Hacer reparaciones.
- 2.—Contraer deudas.
- 3.—Hacer pertrechos.
- 4.—Vender mercaderías.
- 5.—Asegurar el cargamento.
- 6.—Enajenar el buque.

Después del viaje:

- 1.—Exigir el flete.
- 2.—Embargo de la carga.
- 3.—Exigir se cuente, mida o pese la carga.
- 4.—Se le indemnice de los gastos hechos en utilidad del buque.⁶³

Funciones como representante del armador.

A. Schuldreich dice que por regla general, las facultades conferidas al capitán son extraordinarias, mientras no estén presentes sus mandantes; pero cuando esa circunstancia desaparece, se restringen para dar paso a la voluntad de los que, en primer orden, tienen sus intereses comprometidos".⁶⁴

Atribuciones del capitán: Según Schuldreich.

1.—Para contratar fletamentos, por regla general, el capitán no contrata los fletamentos, solamente en los casos en que no se encuentren presentes, los dueños, armadores, consignatarios, está autorizado para hacerlos bajo las instrucciones recibidas; procurando el mayor beneficio para el armador. También las pólizas de fletamento firmadas por el capitán son válidas.

2.—Atribuciones para realizar operaciones de crédito.

Puede realizar empréstitos durante la travesía.

63 Schuldreich. Ob. cit. págs. 258-9.

64 Schuldreich Talleda Héctor A. Obra citada. pág. 192.

Si durante el viaje el capitán se encuentra sin fondos pertenecientes al buque, o sus propietarios o algún interesado en la carga, puede contraer deudas, tomar dinero a la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, y en último recurso hasta vender mercaderías de la carga, firmado y declarando en los documentos, la causa.⁶⁵

Para que esto se pueda llevar a cabo es necesario lo siguiente:

- a) Que el capitán pruebe la falta absoluta de fondos.
- b) Que no se encuentren presentes, ni el dueño del buque, ni sus mandatarios, o alguno interesado en la carga, y si se encontraran, que no hayan respondido al llamado.
- c) Que se haya tomado opinión a los oficiales del buque y se anote en el Diario de navegación.

3.—Atribuciones para constituir garantías. El capitán puede contratar préstamos a la gruesa y efectuar hipotecas, siendo el buque garantía del crédito.

4.—Atribuciones para enajenar. Puede realizar enajenaciones el capitán, para hacer reparaciones en el buque, adquirir provisiones, cuando éstas falten, y de acuerdo con los demás oficiales, obligar a los que tuvieren víveres, a que los entreguen para el consumo común, debiendo abonar el importe en el primer puerto donde arribe. Y por último proveerse de fondos.

5.—Tiene atribuciones para girar letras.

D.—RESPONSABILIDAD DEL MISMO.

El capitán está obligado a llenar cuidadosamente los deberes de un buen marino, y a indemnizar al dueño, los daños y gastos ocasionados por su impericia, negligencia o infidelidad.⁶⁶

A.—Es responsable de los daños que sufra la carga por negligencia de su parte.

B.—Responde de las mercaderías dejadas sobre cubierta.

65 Ibidem, pág. 193.

66 Schuldreich. Obra citada. pág. 194.

C.—El capitán que navega a flete común, no puede hacer negocio por cuenta propia, si lo hace la utilidad será para los demás interesados y las pérdidas serán por su cuenta.

D.—Es responsable de los pactos públicos o secretos que realice con los cargadores en beneficio particular, si lo hace, él y los cargadores serán responsables de los daños y el dueño del buque recibirá los beneficios.

E.—Es responsable por tomar dinero sobre el casco y aparejos del buque, empeño o venta mercaderías o provisiones, fuera de los casos establecidos en el Código Argentino.⁶⁷

F.—Será responsable de la venta del buque sin autorización del dueño.

G.—Será responsable por suspender el viaje sin causa justificada.

H.—Es responsable por no observar las leyes y Reglamentos de Aduana y Policía de los Puertos, de las multas.

I.—Cuando el capitán, es dueño del buque, será responsable con los fletadores y los cargadores, por todas las obligaciones impuestas a los capitanes y a los cargadores.⁶⁸

Responsabilidad del capitán antes de emprender el viaje.

1.—Es responsable si emprendiere el viaje sin que el buque estuviese provisto de la tripulación necesaria.

2.—Responde de los daños que se causen por el mal arriaje de la carga, o porque ésta sea excesiva.

Responsabilidad del capitán durante el viaje.

1.—Es responsable por no cumplir el viaje o por abandonar el buque, quedando inhabilitado para ejercer el cargo durante cierto tiempo.

2.—Es responsable por no tomar práctico a bordo.

3.—Es responsable por el cambio de ruta.

67 Ibidem. pág. 195.

68 Schuldreich. Ob. cit. pág. 196.

Responsabilidad del capitán después del viaje.

I.—Será responsable, si no presenta a todos los individuos matriculados y pagará una multa. ⁶⁹

Scialoja nos dice que el Código de Comercio Italiano establece la extensión de la responsabilidad personal del capitán, y que está obligado hasta por las culpas leves en que incurra en el ejercicio de sus funciones y que su responsabilidad sólo se atenúa probando los impedimentos derivados de caso fortuito o fuerza mayor. ⁷⁰

Daniel Danjon agrega a este tema lo siguiente:

El capitán es responsable de pleno derecho, ante el armador del navío y de la carga que le fueron confiados por éste; por lo tanto responde de todos los accidentes del navío o de la carga, independiente de toda falta que haya podido cometer, mientras no se haya aclarado la causa de estos accidentes. Sólo se salva de esta responsabilidad, si prueba que el accidente se debió a una causa extraña, como una fuerza mayor. ⁷¹

El art. 692 del Código de Comercio señalaba lo siguiente:

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

I.—De los daños que sufra el buque por impericia o descuido del capitán.

II.—De las sustracciones y latrocinios cometidos por la tripulación.

III.—De las pérdidas, multas y confiscaciones impuestas por no cumplir con los reglamentos y leyes de Aduanas, Policía, sanidad y navegación.

IV.—De los daños que se sufran, a causa de discordias o faltas cometidas por la tripulación, sino prueba lo contrario.

69 Ibidem, pág. 191.

70 Scialoja Antonio. “Sistema del D. de NAVEGACION. pág. 330. Roma 1933, 3a. Ed.

71 Danjon Daniel. Tratado de D. Marítimo. Trad. de Faustino Menéndez P. Tomo II. 1a. Ed. Editorial Reus, Madrid, 1932.

V.—De lo que sobrevenga por no cumplir con sus obligaciones.

VI.—Por cambiar de rumbo sin causa justificada”.

El art. 693 agregaba “El capitán responderá del cargamento desde que se le entrega en el muelle hasta que lo descarga”.

Los actos que el capitán ejecuta, enunciados en el art. 692 del Código de Comercio, en Doctrina se conocen con el nombre de “baratería”, que es, toda falta intencional y no intencional. En nuestro Código se habla de baratería sólo en materia de seguros marítimos.

En la actualidad estos cargos han pasado a ser funciones que realiza el agente marítimo.

CAPITULO IV

PERSONAL DE LA NAVE

A.—Personas que la integran.

B.—Posición del capitán frente a la nave.

La tripulación está formada de la siguiente manera:

Georges Ripert nos dice: "Con excepción del capitán que es el jefe, todos los marinos forman parte de la tripulación, pero no todos tienen la misma situación administrativa".⁷²

Los marinos comprenden el conjunto de los hombres de la tripulación y se dividen en:

1. Personal de puente, son los marinos que hacen las maniobras de navegación, algunos son suboficiales como los contramaestres y primeros maestros; y otros no tienen la edad requerida para ser marineros como los son los mozos y aprendices.

2.—Personal de máquinas, que comprende los fogoneros y pañoleros.

3.—Personal de entrepunte, y son los mozos de cámara o comedor, panaderos, pasteleros, peluqueros y también muca-mas.⁷³

Scialoja nos dice que la tripulación se compone de la siguiente forma:

1o. El capitán o patrón, los oficiales, marineros, mozos, maquinistas, fagonistas y todas las demás personas que, con cualquier denominación, estén al servicio de las máquinas en los buques a vapor.⁷⁴

72 Ripert Georges. "Compendio de D. Marítimo". Traducc. de Pedro G. San Martín. Buenos Aires, 1954. pág. 81.

73 Ripert. Georges. "Obra citada", pág. 82.

74 Scialoja Antonio. "Sistema del D. de Navegación". Traducc. de Della Viterbo De Frieder y Santiago Sentís Melendo. 3a. edición. Roma, 1933. pág. 339.

I.—Capitán es el conductor de un buque.

II.—Oficiales.—Scialoja dice: “Se consideran oficiales, bajo la dependencia del capitán comandante:

1o, el segundo capitán.

2o, el escribano.

3o, el médico cirujano de a bordo.

4o, (en vapores), el primer maquinista.

5o, el segundo maquinista.⁷⁵

Se consideran suboficiales según este mismo autor:

1o, el contra maestre que dirige la maniobra y vigila el aparejo del buque; 2o, el práctico; 3o, el maestro de hacha, sólo a los efectos del abandono del buque (cuando el capitán debe resolver con deliberación tomada en junta, si la tripulación debe abandonar el buque en peligro).

Diez Mieres dice que los oficiales forman el personal navegante, desempeñan cargos técnicos y comparten con el capitán ciertas atribuciones directivas ya que a veces asisten al capitán en la conducción del buque. Los clasifica de la siguiente manera:

Personal de cubierta y máquinas.⁷⁶

A. Schuldreich señala que “los oficiales son aquellos miembros del equipaje encargados de secundar al capitán y reemplazarlo en caso de necesidad”.⁷⁷

Y los clasifica de la manera siguiente:

Oficiales de Proa y Oficiales de Popa.

Entre los oficiales de Proa se encuentra en primer lugar el contra maestre, el piloto, el calafate, (que es el que tiene a su cargo la reparación de los desperfectos del navío), y el despensero.

75 Scialoja Antonio. Obra citada. pág. 344.

76 Diez Mieres Alberto. “Derecho de la Navegación”. Tomo I, Buenos Aires, 1954. pág. 209.

77 Schuldreich Talleda Héctor. “Derecho de la Navegación”. pág. 198.

Entre los oficiales de Popa, encontramos al cirujano, el capellán, el escribano.

III.—Piloto.

En el Consulado del Mar, el capitán o señor, que no estaba obligado a conocer el arte de la navegación contrataba al piloto de altura, quien viajaba siempre con las cartas de mares lejanos, las tablas y los instrumentos necesarios y el libro de bitácora (libro en el que se anotan los rumbos y velocidad del buque, estado del tiempo, observaciones astronómicas y todos los acontecimientos importantes ocurridos durante el viaje) recibe el nombre porque antiguamente se guardaban en el interior de la bitácora.

El artículo 701 del Código de Comercio en México, señalaba que el piloto es el segundo jefe del buque y podrá substituir al capitán en los cargos de ausencia, enfermedad o muerte, y asumirá todas sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Piloto.—Es una persona perita en el arte de navegar y que bajo las órdenes del capitán, se encarga del derrotero a seguir por el buque. ⁷⁸

El Código señala ciertas condiciones para poder ser piloto, como la de tener cierta edad, examen, práctica de la navegación y patente correspondiente para ejercer el cargo.

Cuando el piloto crea conveniente variar de rumbo, se lo hará saber al capitán, y junto con él se pondrán de acuerdo. Si el capitán se opone, el piloto le expondrá las observaciones convenientes en presencia de los demás oficiales de mar, y si aún se opone, el piloto deberá asentar en el diario de navegación la protesta que deberá ser firmada por todos y obedecerá las órdenes del capitán, sobre quien recaerá toda la responsabilidad.

El piloto será responsable de todos los perjuicios que se causen en el buque y en el cargamento por su descuido o impericia.

78 Ibidem, pág. 197.

Si el capitán se encuentra imposibilitado recae el mando del buque en el piloto, y a falta de éste en el contraмаestre.

IV.—Prácticos.

Diez Mieres señala que se denomina también piloto al práctico que no forma parte de la tripulación, pero que la autoridad marítima lo impone para la conducción del buque a la entrada y salida de los puertos y en ciertos lugares accidentados de la costa y en general en todos los parajes en que sea necesario un exacto conocimiento de las aguas, de las profundidades y de las especiales reglas de la navegación.⁷⁹

El piloto o práctico tiene un doble carácter, es un funcionario público, ya que es un delegado de la autoridad para cumplir los reglamentos marítimos, y desde el punto de vista es un profesional, experto contratado por el capitán, mediante el pago de la remuneración para conducir el buque.

El capitán puede prescindir de sus servicios, pero tiene que pagarle como si los hubiera realizado.

“El pilotaje es obligatorio. Un buque no puede entrar en la zona delimitante sin tener un piloto a bordo, o por lo menos sin pagar los derechos de pilotaje, lo que hace inútil rehusar el piloto o práctico”.⁸⁰

El pilotaje es un servicio público.

V.—Contraмаestre.

Es el oficial, que bajo la dirección del capitán, ordena las maniobras del navío, y el que tiene a su cuidado la marinería del buque y de los pasajeros.⁸¹

Diez Mieres al contraмаestre también le llama nostramo, señala que en el Código Argentino al contraмаestre se le da el cargo de recibir y entregar mercancías, y se le menciona como substituto del capitán a falta de piloto.⁸²

79 Diez Mieres. Ob. cit. pág. 212.

80 Ripert Georges. “Compendio de Derecho Marítimo”, pág. 83.

81 Schuldreich. Ob. cit. pág. 198.

82 Diez Mieres. Ob. cit. pág. 210.

Actualmente en ciertos buques existen distintas plazas de contra maestre con carácter de subalterno, como el contra maestre de víveres, quien tenía a su cargo la despensa y otros puestos de maestranza. Pero en numerosas embarcaciones no figura el cargo de contra maestre.

Las obligaciones del contra maestre no están tratadas por la LNCM, debido a que se quiso dejar tales detalles a los reglamentos, sin embargo debemos apuntar que en nuestro viejo Código de Comercio en el art. 707 se señalaban las siguientes obligaciones:

1.—Vigilar la conservación del casco y aparejo del buque, avisándole al capitán de las reparaciones que se necesitan, y del reemplazo de los efectos y pertrechos que se inutilicen y excluyan.

VI.—Sobrecargo, como antes dijimos acerca del contra maestre, es un tema que no se trata en la LNCM, lo mismo que los maquinistas, pero diremos algo acerca de cómo estaba establecido en el viejo Código de Comercio aquí en México.

En las Ordenanzas de Bilbao, se le llamaba sobrecarga, y estaba encargado por los armadores para recibir los fletes que se han ganado y administrar al buque en sus intereses; y está encargado por los cargadores, para vigilar el arrumaje y seguridad de las mercancías cargadas, venderlas, dejarlas en consignación, comprar o negociar.⁸³

En la actualidad estas funciones son realizadas por el agente marítimo.

Con la presencia del sobrecargo a bordo, las facultades y responsabilidades del capitán, terminaban respecto a las mercaderías que le eran encomendadas. (Art. 724 C. de Comercio. México).

Tenían prohibido los sobrecargos hacer negocio alguno por cuenta propia durante el viaje, sin autorización o pacto expreso, permitiéndoles solamente el de pacotilla.⁸⁴

83 Schuldreich. Ob. cit. pág. 199.

84 Pacotilla es una pequeña cantidad de cosas que embarcan las personas de la tripulación o pasajeros, con el fin de hacer negocio.

VII.—Maquinistas.

Los maquinistas tenían categoría de oficiales de carrera, y eran los encargados de la dirección de la maquinaria, y gozaban de un título habilitante que acreditaban sus estudios especializados. Y podían ser de primera, segunda y tercera clase. Estudiaban materias como física y álgebra. Para ser admitidos realizaban un examen.

Schuldreich dice que “para determinar la clase de maquinistas que debe tomarse para una máquina se tiene en cuenta el número de caballos de fuerza de que consta ésta”.⁸⁵

El jefe de máquinas gozaba de atribuciones disciplinarias que ejercía sobre mecánicos y fogoneros.

En el viejo Código de Comercio existió un reglamento para los maquinistas, señalaremos algunas reglas que se seguían:

A los maquinistas se les consideraba como oficiales de la nave, pero no ejercían ningún mando ni intervenían sino en lo que se refería al aparato motor;

El maquinista tenía a su cargo el aparato motor, instrumentos y herramientas, combustible, materias lubricadoras, y todo lo que constituía a bordo el cargo del maquinista;

Tenían la obligación de mantener en buen estado las máquinas y las calderas y eran responsables de los accidentes o averías, que por su descuido o impericia se causen al aparato motor, al buque y al cargamento.

También tenía la obligación de tener al tanto al capitán, de cualquier anomalía que ocurriera en el motor, o de algún accidente que ocurriese en su departamento, y además debería enterarlo del consumo del combustible.

Debería llevar un libro de registro titulado “Cuaderno de máquinas”, en el que debía anotar todo lo referente a las máquinas como: el número de hornos encendidos, las presiones de vapor en las calderas y cilindros, el vacío en el condensador, las

85 Schuldreich. Ob. cit. pág. 198.

temperaturas, el consumo de combustible y de materias lubricadoras; y bajo las palabras "Anuncios notables", anotará las averías y descomposturas ocurridas en las máquinas y las calderas, las causas, y lo medios para regarlas. . . (art. 707 Co. Comercio)

VIII.—Baqueanos.

Estos son los prácticos que navegan en los ríos interiores y sus funciones son análogas a las de los pilotos y prácticos. En Argentina se conocen los baqueanos del Río de la Plata, Paraguay, Panamá, Uruguay, etc.

IX.—Estibadores.

Son los obreros encargados de la colocación de las mercancías en las bodegas del buque que habrá de transportarlas. "Estiba".

"Desestiba" es la operación contraria, es colocar la mercadería en los guinches o grúas. Estiba es sinónimo de arrumaje.

La realización del arrumaje está a cargo de personas ajenas a la tripulación según Schuldreich, pero la responsabilidad por el mal arrumaje de la carga recae sobre el capitán del buque.⁸⁶

Alberto Diez Mieres agrega un personaje más a la tripulación y es el Comisario, jefe del personal de entrepuente, en los grandes buques modernos, que en los tiempos del Consulado del Mar, era el escribano que llevaba la escritura y la cuenta del buque, y los embarques y desembarques.⁸⁷

Lord Chorley nos dice que dentro del término mariner, se incluye "toda persona (con excepción de los capitanes, prácticos y aprendices debidamente contratados y registrados) empleada o contratada, para cualquier destino a bordo de un buque".⁸⁸

Respecto a la enumeración que hemos hecho de las personas que forman la tripulación, se puede decir y clasificar de muchas maneras, ya que como dice Diez Mieres "La jerarquía, ido-

86 Ibidem. pág. 200.

87 Diez Mieres. Ob. cit. pág. 212.

88 Lord Chorley. Ob. cit. pág. 101.

neidad y régimen (de la tripulación) son objeto de los reglamentos administrativos de cada país".⁸⁹

A continuación tenemos otra enumeración de las personas que integran la tripulación, al parecer más completa:

Como todas se empieza con el capitán.

Capitán, persona que ejerce el mando en un vapor, motonave, motovelero, buque, etc.

Piloto.

Oficiales de puente o náuticos.

Maquinista naval, conduce máquinas o motores montados en cualquier buque.

Cargos técnicos al departamento de telegrafía.

Cargos técnicos de servicios especiales, son los de sobrecargo y médico.

Un segundo grupo, es el de "Titulados con título no superior". Son los que desempeñan a bordo determinadas funciones técnicas o profesionales, específicas y limitadas, para los que se exige la posesión de un título oficial. Variedades:

a) Patrón de cabotaje con mando de buque, es el que ejerce el mando de vapores, motonaves o veleros.

b) Patrón de cabotaje de primera o de segunda, que se encuentra a las órdenes de un piloto.

c) Perito electricista, tiene a su cargo la instalación eléctrica.

d) Mecánico naval.

e) Fogonero habilitado

f) Mecánico electricista, a las órdenes de un 2o. maquinista.

g) Auxiliar de sobrecargo, para ejercer funciones administrativas.

h) Practicante, con título de auxiliar de medicina y cirugía.

i) Enfermera titulada, con título de la Fac. de Medicina.

La Maestranza, es la agrupación de tripulantes que sin tí-

89 Diez Mieres. Ob. cit. pág. 209.

tulo profesional, ejercen funciones y trabajos que requieren una especialización y son los que siguen:

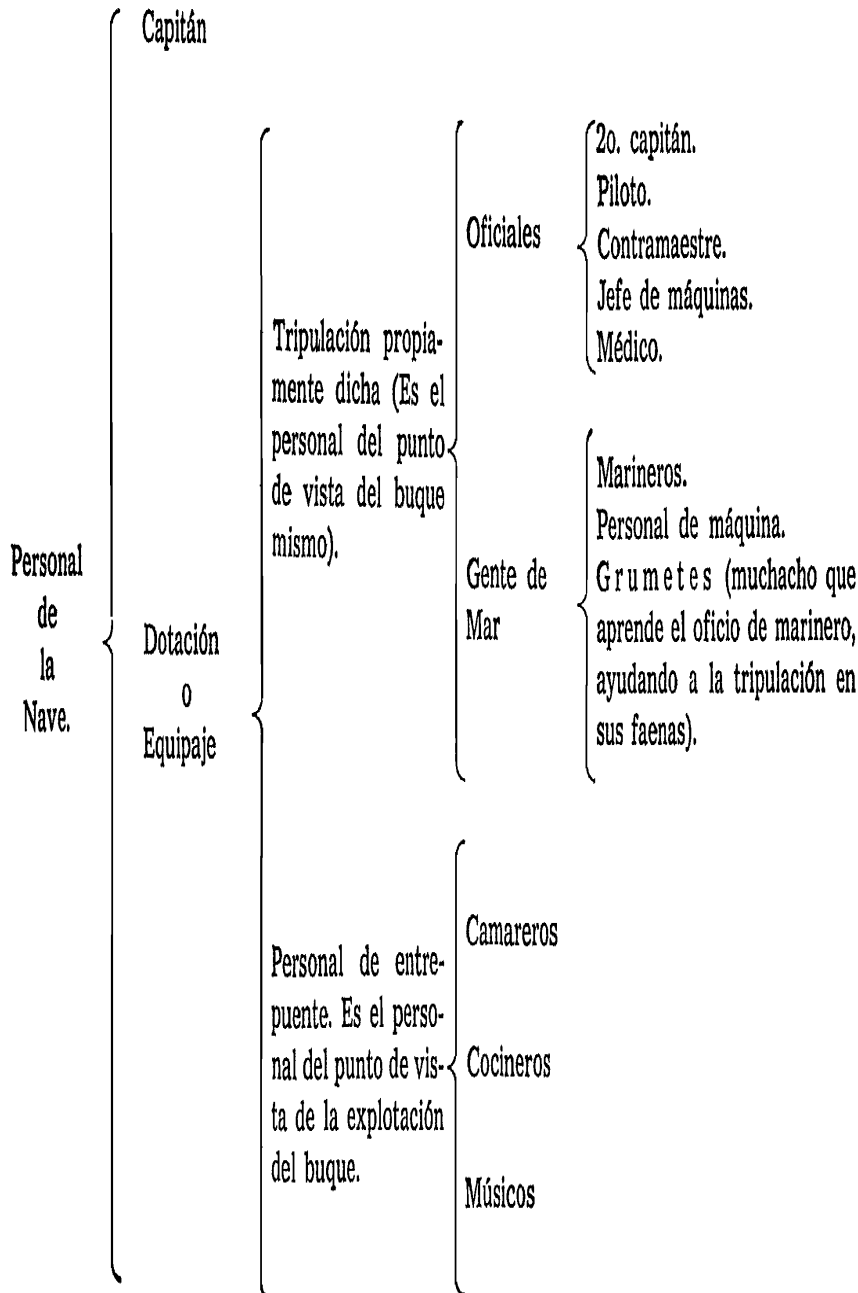
- a) Contraмаestre o nostramo, personal subalterno de cubierta.
- b) Carpintero de cubierta, el que repara los departamentos.
- c) Pañolero de cubierta. (Pañol donde se guardan los víveres) auxiliar de contraмаestre, que tiene a su cargo los per trechos. (Conjunto de aparatos, instrumentos, aparejos, municiones, para el buen funcionamiento del buque) del departamento.
- d) Calderetero, a cargo del departamento de máquinas.
- e) Bombero o buque tanque, cuida en los petroleros de la instalación de bombeo de la carga.
- f) Mecánico electricista no titulado.
- g) Pañolero de máquinas, tiene a su cargo el pañol de máquinas.⁹⁰
- h) Mayordomo, jefe del personal de fonda.
- i) Jefe de cocina, a su cargo la dirección de la cocina (sólo en buques destinados a pasaje).
- j) Cocinero de primera, segunda o tercera.
- k) Repostero.
- l) Panadero.
- m) Gambucero, a su cargo la conservación de víveres.
- n) Carnicero, la matanza de reses.
- o) Ropero, a su cargo el pañol de ropa de servicio del buque.
- p) Carpintero de cámara, trabajos de ebanistería.
- q) Músico, forma parte de la orquesta.
- r) Encargado de la información e intérprete.⁹¹

Schuldreich hace un cuadro del personal de la nave.⁹²

90 Pañol, compartimento donde se guardan los víveres, pinturas, etc.

91 Enciclopedia General del Mar, José María Martínez-Hidalgo y Terán. 2o. Volumen. Madrid, Barcelona, 1957, pág. 864.

92 Schuldreich. Ob. cit. pág. 256.



B.—POSICION DEL CAPITAN FRENTE A LA NAVE.

El capitán como miembro de la tripulación, como trabajador del naviero, tiene las mismas obligaciones y derechos de la demás tripulación, pero con varias diferencias en su situación jurídica con los otros miembros de la tripulación las más importantes son:

El capitán además de cumplir con las obligaciones expuestas en el contrato de trabajo, tiene que cumplir con otras establecidas por la ley.

En cambio los tripulantes, solamente cumplen con las obligaciones consignadas en su contrato.

El capitán tiene el carácter de representante de los dueños o armadores, con relación a la demás tripulación y la representación del naviero en materia comercial, facultad que no tienen los otros tripulantes.

Está facultado para contratar la tripulación, y a él lo contrata el naviero, su responsabilidad es diferente a la demás tripulación.

El capitán tiene funciones de carácter público.

Los tripulantes no las tienen.

El capitán del buque es a bordo la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas (art. 20 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

CAPITULO V

- A.—Su importancia en la Antigüedad y Actualmente.
- B.—Cambios que ha sufrido.
- C.—Funciones del capitán conforme a la Ley de Navegación.

A.—Su importancia en la Antigüedad y Actualmente.

B.—Cambios que ha sufrido.

Antonio Scialoja señala que en un principio “el tráfico naval es ejercido por el comerciante que transporta las propias mercaderías con su propio buque que él mismo comanda, personalmente o por medio de un dependiente suyo (hijo o esclavo) carente de personalidad jurídica”.⁹³

Las funciones de propietario, armador, comerciante cargador y capitán estaban concentradas en la misma persona.

Pero ya en la Edad Media las funciones se empiezan a diferenciar y los interesados en el viaje como son el propietario, el armador y el capitán participan en la expedición corriendo los riesgos de la misma.

En la *societas maris*, asociación de capital y trabajo en la que participaban: el propietario, el capitán (que era muchas veces el mismo propietario, la tripulación, el cargador, el capitán ocupaba una posición jurídica predominante.⁹⁴

“En la columna, es jefe de la empresa el patronus: propietario del buque o representante de los propietarios: el capitán (*nauclerus*) tiene una posición secundaria; los cargados son socios de la columna y viajan con sus mercaderías, la tripulación participa de los beneficios. Esta asociación se practicó hasta el siglo XVI”.⁹⁵

En la encomienda, al señor de la nau se le encomendaban

93 Scialoja. Ob. cit. pág. 267.

94 Ibidem.

95 Ibidem. pág. 268.

los capitales de la empresa y era el que organizaba y dirigía la expedición.

Tenía a su cargo enrolar a la tripulación, y si no se sentía competente para las cosas del mar tomaba a un contra maestre (noxter) y a un piloto. También participaban en el viaje, los mercaderes que acompañaban a las mercaderías, este contrato se aplica en Europa hasta el siglo XVII." ⁹⁶

En el Consulado del Mar, el señor de la nau aparece como fundador de la asociación y la organización de la empresa aparece modificada ya que los mercaderes ya no viajaban con las mercaderías, sino que se hacían representar a bordo por el scriba. El señor respondía ilimitadamente, cuando regresaban del viaje se liquidaban las cuentas, y se dividían las utilidades entre los mercaderes, la tripulación y demás socios.

En la Ordenanza de 1681 se unifican las facultades del capitán y los poderes que tenía eran enormes debido a la distancia y a la falta de comunicaciones con el propietario, reemplaza al piloto y sus normas son leyes en el buque. ⁹⁷

Clarence H. Haring señala que el comandante de un bajel de la armada recibía el nombre de capitán y que sus funciones eran casi exclusivamente de índole militar, se encargaba de los soldados y artilleros y dirigía las operaciones en caso de ataque; y todo armador podía obtener el título de capitán, si acompañaba su buque y servía sin retribución, y este título sólo lo podía obtener del general de la flota. ⁹⁸

El piloto era el encargado de dirigir la nave y comunicaba sus órdenes a la tripulación, por medio del contra maestre.

Brunetti señala que los Códigos Antiguos configuraban al capitán como gestor y como representante de la expedición, no-

96 Ibidem.

97 Ibidem. pág. 269.

98 H. Haring Clarence. Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de Hasburgos. Trad. Emma Salinas. México, 1939. Fondo de Cultura Económica. pág. 392.

tándose la figura del capitán como árbitro de la empresa marítima y el participante en todos sus peligros y riesgos.⁹⁹

Agrega además que con el desarrollo de la navegación, se han restringido las funciones comerciales y pone de relieve las funciones técnicas y que con la división del trabajo de a bordo y el perfeccionamiento de los medios de transporte y de comunicación se le ha ido desposeyendo de los poderes de iniciativa y de disponibilidad que fueron en un tiempo tan amplias, pero sin embargo sus prerrogativas de autoridad no han experimentado cambio alguno.¹⁰⁰

En la actualidad algunas de las funciones que tenía el capitán han desaparecido para formar parte de las funciones del agente marítimo.

Las funciones del capitán como ya hemos visto tienen un doble carácter; uno público y otro privado. Las de carácter público han quedado intactas a través del tiempo, ya que el capitán sigue realizándolas sin disminuir su importancia y entre ellas se encuentran:

- Función de policía.
- Función como oficial del estado civil.
- Función de escribano.
- Función administrativa.

Aunque estas funciones ya mencionadas no se señalan en la LNCM específicamente, el artículo 23 de la citada ley da entender en los párrafos I, II y III que en otras leyes se reglamentará todo lo concerniente a estas funciones, y entre esas leyes se encuentran la Ley Orgánica del Ministerio Público y el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

En lo que se refiere a las funciones de carácter privado, vemos que las nuevas legislaciones de casi todos los países han substituido las funciones privadas del capitán para que las desempeñe el agente marítimo, a continuación veremos los cambios sufridos:

99 Brunetti. Ob. cit. Tomo II. pág. 199.

100 Ibidem.

El Código de Comercio ya derogado por la LNCM señalaba las facultades que tenía el capitán en su artículo 684 y estas eran las siguientes:

I.—Nombrar o contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que se vea obligado a seguir la voluntad del naviero en contra de la suya.

II.—Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, de acuerdo con las instrucciones recibidas por el naviero.

III.—Imponer con sujeción a los contratos y a las leyes y reglamentos de la marina mercante, y estando a bordo, penas correccionales a los que dejen de cumplir sus órdenes o falten a la disciplina.

IV.—Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero o su consignatario.

En la actualidad vemos que esta función que acabamos de enunciar le corresponde ahora al agente marítimo, ya que contrata los futuros fletamentos y transportes, de acuerdo con las instrucciones recibidas por el armador, y toma pasajeros en las mismas condiciones; además tiene la carga preparada para su estiba; extiende y firma los oportunos conocimientos de embarque o conocimientos de recibo para embarque.¹⁰¹

En el Código de Comercio de México, en el artículo 685 en el párrafo IV señalaba que el capitán tenía que hacer un reconocimiento del buque para conocer su estado, en el V párrafo el capitán tenía la obligación de permanecer en el buque para poder vigilar la carga y descarga de las mercancías. Esta función ya ha pasado a ser del agente marítimo ya que es él ahora quien se encarga de todas estas operaciones de descarga, desde sacarlas del barco, clasificarlas según sus receptores y verificar el estado en que se encuentran por si existen futuras reclamaciones, también se encarga del flete lo guarda o lo entrega.

Además el agente marítimo o consignatario del buque tiene la función de proveer de fondos al capitán, se encarga también.

101 Nueva Enciclopedia Jurídica. Ed. F. Seix, Barcelona, 1953, pág. 196.

de contratar al personal que utiliza el buque en el puerto; además contrata con los proveedores, talleres de reparaciones, sanatorios u hospitales donde se internen tripulantes enfermos que queden a su cuidado.

El Código de Comercio señalaba la obligación que tenía el capitán de pedir práctico principalmente para las entradas y salidas de los puertos, canales, ríos, etc., también la obligación de presentarse ante la autoridad marítima antes de las 24 horas para que haga su declaración sobre los hechos ocurridos durante la navegación.

Pero en la actualidad el agente marítimo una vez enterado de la proximidad de un buque, es el encargado de tramitar autorizaciones, preparar documentos necesarios y arreglar los medios de carga y descarga, para que las operaciones jurídicas se hagan con más rapidez.¹⁰² Además deberá presentarse a bordo del buque para recoger del capitán la documentación entre la que se encuentra: el permiso de salida del puerto de procedencia, lista de pasajeros, rol de tripulantes y copia del diario de navegación. Además de esto se encarga el consignatario o agente de la conducción de las mercancías al almacén y entregarlas a sus receptores.¹⁰³

En todas estas funciones que hemos visto, el agente marítimo asiste al capitán debido a la escasez de tiempo que tiene el capitán y a la variación de reglamentos administrativos de cada país.

Una vez que la nave ha partido, en ausencia del capitán, el agente tiene más responsabilidad ya que queda como único representante del naviero y el que se encarga de velar por el total cumplimiento de los efectos del contrato de fletamento o de transporte marítimo, también tiene a su cargo dar solución a las posibles reclamaciones, saldar los gastos, percibir los fletes pendientes, representar al armador ante los tribunales y cuidar de la liquidación definitiva de las averías.

102 Ibidem.

103 Journal de la Marine Marchande, cit. por Fariña, Derecho Comercial Marítimo, cit. pág. 353.

Como hemos visto todas estas funciones enunciadas las desarrollaba el capitán en forma absoluta y es ahora cuando estas funciones han pasado a ser del agente marítimo, y como se puede ver el capitán es un simple espectador en lo que antes era una persona activa.

C.—Funciones del capitán conforme a la Ley de Navegación.

En el artículo 23 de la LNCM se establece “El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras las siguientes funciones públicas:

I.—Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la Ley Orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito.

II.—Actuar como oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

III.—Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo”.

CONCLUSIONES

I.—A través del tiempo hemos visto cómo la figura jurídica del capitán ha sufrido cambios. En cuanto a la denominación, en Roma se le conocía como el *magister navis*; en el Consulado del Mar aparece el *noxtet* y *naulerus*; el primero era el director técnico de la nave y el segundo tenía bajo sus órdenes a parte de la tripulación y era el que conducía el buque. También se le llamaba patrón al jefe de la nave, pero en realidad, capitán y patrón de buque son expresiones que se usan generalmente para significar lo mismo, ya que las dos se refieren a la persona encargada de la dirección y el gobierno de una embarcación, con la diferencia que el capitán es jefe de una nave destinada a viajes largos y patrón se refiere a buques menores.

II.—En cuanto a los requisitos y a la clasificación que se hace del capitán, la LNCM no señala específicamente cuáles son, pero sí da a entender y exige que la persona que ocupe el cargo esté capacitada para desempeñarlo y así lo expone en su artículo 21. En la breve reseña de la legislación comparada que he hecho, se nota cómo en los Códigos de Comercio de varios países se ve una larga lista de requisitos que se tienen que cumplir para poder ser capitán entre ellos encontramos; la nacionalidad del capitán, tener pericia, capacidad técnica o práctica para desempeñar las funciones de a bordo, y no estar inhabilitado para el cargo.

Argentina, Chile, Colombia, Francia entre otras, señalan cierta edad para desempeñar el cargo, pero consideramos que éste no es un requisito indispensable, ya que lo importante son los conocimientos y estudios técnicos y prácticos

que haya obtenido la persona para poder tener el poder de mando.

III.—El capitán como representante del armador, actúa en interés y por cuenta del armador, pero en la Actualidad las funciones que éste realizaba como la de contratar fletamentos, realizar operaciones de crédito, adquirir provisiones, vigilar la carga y descarga de las mercancías, han pasado a formar parte de las funciones del agente marítimo.

IV.—El capitán realiza dos tipos de funciones, unas de carácter público y otras de carácter privado:

Las de carácter público son:

1a.—Como funcionario de policía, que actúa como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la Ley Orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito.

La 2a. función es la que desempeña, como funcionario del Registro Civil, reglamentada en el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

La 3a. función de notario también está reglamentada en el Código Civil así lo señala el artículo 23 de la LNCM.

Las funciones de carácter privado han pasado a ser del agente marítimo.

V.—La LNCM no señala las personas que componen la tripulación, ni las funciones que éstas realizan y sería conveniente que se mencionaran en un capítulo especial como estaba en el Código de Comercio ya que éste ha sido derogado en su totalidad. (Libro Tercero). Solamente la citada ley menciona al piloto y al capitán.

VI.—En la antigüedad en una misma persona o sea en el capitán, se encontraban reunidas las funciones y responsabilidades del propietario, naviero y cargador. Su responsabilidad era mucha y sus funciones iban aumentando y desarrollándose.

Pero debido a los medios modernos de comunicación, como la radio, se unen más los lazos del capitán con el naviero que es su principal, y lo sujetan a las instrucciones de éste; pero a pesar de ello, el capitán conserva su autoridad téc-

nica y su independencia de criterio para decidir sobre los problemas de la navegación. A pesar de todos estos cambios, el capitán sigue siendo el responsable de las vidas humanas y de los bienes materiales que van en la aventura marítima y al tener el poder de mando en la nave se hace necesaria la preparación profesional y técnica del capitán.

BIBLIOGRAFIA

- Brunetti Antonio.—Derecho Marítimo Privado Italiano. Tomo I y II, versión española anotada por R. Gay de Montella, Barcelona, 1950.
- Danjon Daniel.—Tratado de Derecho Marítimo, Tomo II, Primera Edición, Madrid, 1932.
- Diez Mieres Alberto.—Derecho de la Navegación. Tomo I, Buenos Aires, 1951.
- Fariña Francisco.—Derecho y Legislación Marítima. Ed. Bosch, Barcelona, 1955.
- Garríguez Joaquín.—Curso de Derecho Mercantil. Derecho Marítimo. S. Aguirre. Imp. Madrid, 1936.
- Gay Montella.—Código de Comercio Español. Tomo IV, Vol I, Barcelona, 1936.
- H. Haring Clarence.—Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de Hasburgos. Trad. Emma Salinas. México, 1939. Fondo de Cultura Económica, pág. 392.
- Journal de la Marine Marchande, cit. por Fariña, Derecho Comercial Marítimo, cit. pág. 353.
- Lord Chorley y O. C. Giles.—Derecho Marítimo, Trad. de la 4a. edición inglesa por Fdo. Sánchez. Ed. Bosch, Barcelona, 1962.
- Malvagni Atilio.—Curso de Derecho de Navegación. 2a. edición Buenos Aires, 1950. Ed. Depalma.
- Mezzera Alvarez Rodolfo.—Curso de Derecho Marítimo, Organización Medina, 2a. ed., Montevideo, 1954.
- Ray José Domingo.—Derecho de la Navegación. Buenos Aires, 1959.
- Ripert Georges.—Compendio de Derecho Marítimo, Ed. TEA, trad. esp. de Pedro G. San Martín, Buenos Aires, 1954.

- Schuldreich Talleda Héctor Adolfo.—Derecho de la Navegación. Ed. Lumen. Buenos Aires, 1934. 4a. edición.
- Scialoja Antonio.—Sistema del Derecho de la Navegación. Ed. Bosch, trad. esp. de la 3a. ed. de Delia Viterbo de Frieder y Santiago Sentis Melendo. Buenos Aires, 1950.
- Stevens Clifford Walton.—Leyes Comerciales y Marítimas de la América Latina. Tomo III, Washington, 1907.
- Zeno Riniero.—Storia del Diritto Marittimo Italiano nel Mediterraneo, Milano Dott. A. Giufre Editore, 1946.
- Nueva Enciclopedia Jurídica.—Ed. Francisco Seix, t. v. Barcelona, 1953.
- Enciclopedia General del Mar.—José Martínez Hidalgo y Terán 2o. volumen, Madrid, Barcelona, 1957.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.—Dr. Raúl Cervantes Ahumada, Editorial Herrero, S. A. México, 1964.
- Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.
Código de Comercio.
Código de Comercio Argentino.