

## Artículo 664

Para todos los efectos legales sobre que no se haya hecho modificación ó restricción por las leyes de este Código, guardarán las embarcaciones la condición de bienes muebles.—(Mex., 1046; chil., 825; arg., 857; guat., 704; fr., 190; Ley belga de 21 de Agosto de 1879; ital., 480; hol., 309; port., 485.)

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

## COMENTARIOS

No comentamos por el momento este precepto, sumamente importante; pero en el curso del examen de este Código lo concordaremos debidamente, haciendo resaltar las diversas condiciones en que los buques pueden encontrarse.

## Artículo 665

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

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

## COMENTARIOS

La construcción de buques es libre; ha desaparecido aquella prescripción del art. 588 del Código de 1829, y por consiguiente la visita de naves realizada por los peritos nombrados por la autoridad competente.

Los navieros y la gente de mar están sujetos, sin embargo, á lo que en Derecho administrativo se halle dispuesto, ó en lo sucesivo se disponga sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos, de cuyos particulares nos iremos ocupando según lo exija el más completo comentario del Código.

## TITULO SEGUNDO

## DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO

## CAPITULO I

## de los navieros

## Artículo 666

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representarle al buque en el puerto en que se halle.—(Chil., 862; arg., 890; guat., 740; fr., 216; belg., 7; alem., 450 y 452; ital., 491; hol., 321; port., 494.)

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

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

## COMENTARIOS

Por naviero se entendía antes de la publicación de este Código, "al dueño de navío ó de otra embarcación, capaz de navegar en alta mar." [Diccionario enciclopédico.]

El Sr. Escriche, en su *Diccionario de Legislación y Jurisprudencia*, entiende por naviero «el dueño de navío ó de otra embarcación capaz de navegar en alta mar, y particularmente el que corre con su expedición.»

El Código de 1829 no detalla de un modo expreso y terminante qué se entiende por naviero; pero del conjunto de artículos que empieza en el 616 y termina en el 633, dedúcese que se entiende por naviero "aquella persona bajo cuyo nombre y responsabilidad gira la expedición de una nave con sus aparejos, equipo y armamento."

Algún comentarista del mismo, anónimo por cierto, se aventura á creer que "si el propietario de un buque, en vez de despacharle, tripularle y armarle por su cuenta, lo alquilase á otra persona, éste sería el naviero y no el propietario."

La acepción común de la palabra naviero era, y ha sido hasta el presente, la de «propietario de nave,» así en el concepto vulgar, como en el jurídico mercantil marítimo.

El art. 586 de este Novísimo Código, segundo párrafo, define exactamente lo que se debe entender por naviero, y es:

*La persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle.*

No hay duda alguna ya; el naviero no es el propietario del buque, aunque puede serlo y no le está prohibido.

Distínguese en este Código, con mayor exactitud y precisión, la naturaleza jurídica de los propietarios del buque de la de los navieros.

El propietario ó propietarios del buque, son el dueño ó los dueños de la cosa. El naviero es la persona encargada de avituallar ó representar al buque en el puerto en que se halle, y como su representante, puede, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto se refiere á todas las necesidades de la navegación y del comercio.

Es de su cargo el armamento provisional de víveres, combustibles y fletes del buque, como iremos haciendo observar en los artículos sucesivos.

El naviero debe tener la aptitud necesaria para ejercer la profesión del comercio, y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

\* \* \*

El propietario del buque puede no ser capaz para el ejercicio del comercio, y no precisa que esté inscrito como comerciante.

El dominio de la nave puede recaer en cualquiera persona que tenga capacidad para adquirir, y puede ser también de varios, aun sin determinada participación en el buque, y sí, en la Sociedad anónima que expresamente se hubiere constituido para la explotación, ya del comercio marítimo de altura, ya del cabotaje, con uno ó varios buques, que entre otros tuviere por uno de sus fines sociales el comercio marítimo.

El propietario del buque y el naviero son civilmente responsables:

1° De los actos del capitán.

2° De las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Se trata de las obligaciones contraídas por el capitán para reparar, habilitar y avituallar el buque, y es natural que el dueño de la *cosa* que se mejora, deba responder, ó en su defecto, el naviero en su legítima representación.

#### Artículo 667

Para ser naviero se requiere la capacidad legal que exige el ejercicio del comercio.—(Mex., 1047 y 1048; chil., 863; guat., 741; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 10; hol., 327.)

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

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

#### COMENTARIOS

En el comentario al art. 586 hemos dicho que el naviero debe tener aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

El naviero, nombrado legalmente, representa la propiedad del buque, y en nombre propio, aunque con tal carácter, gestiona judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio. Este párrafo nos parece poco claro. ¿Puede gestionar como naviero cuanto se refiere al comercio con relación al buque cuya propiedad represente? Pues esto es obvio y no había para qué decirlo.

¿Quiere decir la cláusula que el naviero que esté inscrito como comerciante puede ejercer el comercio particularmente y aparte del cargo de gestor del buque? Pues debió decirlo con mayor precisión.

Cierto que no hay motivo en el Código para interpretarlo en distinto sentido, pero el concepto no es todo lo claro que es de apetecer.

Lo que sí resulta evidente, es que el naviero no puede eludir su inscripción en el Registro mercantil como comerciante, por precepto legal de este artículo, que la declara obligatoria para poder desempeñar aquel cargo.

Es obligatoria la inscripción de los navieros, como lo es la de las Sociedades mercantiles.

#### Artículo 668

Al naviero pertenece privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamento y viajes; y el capitán ó contraamaestre de la nave deben arreglarse á las instrucciones y órdenes escritas y firmadas que de él reciban, quedando dichos copitán ó contraamaestre responsables de cuanto hagan en contravención de ellas.—(Mex., 1049; chil., 864 y 865; arg., 890, 893 y 894; guat., 742 y 743; fr., 216 y 218; alem., 460 y 463; ital., 491 y 495; hol., 331 y 333; port., 492.)

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

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

#### Artículo 669

También corresponde al naviero hacer el nombramiento y ajuste del capitán; pero si tuviere copartícipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos ellos.—(Mex., 1050; chil., 864 y 467; arg., 891; guat., 742 y 745; fr., 218 y 220; alem., 460, 461, 462 y 464; ital 494; hol., 328, 330, 335 y 336; port., 495.)

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

#### Artículo 670

Pueden los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de capitán ó contraamaestre de sus naves, sin que lo estorbe la repugnancia de ningún propietario. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios, se preferirá al que tenga más interés en el buque, y si ambos tuvieren igual porción en él, se sorteará el que haya de serlo.—(Mex., 1051; chil., 864; guat., 742; fr., 219; port., 495.)

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

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

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

#### COMENTARIOS

El naviero, si fuere español y estuviere inscrito como comerciante en el Registro mercantil y hubiere hecho constar su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar el buque, podrá desempeñar las funciones de capitán.

Cuando dos ó más copropietarios solicitaren el cargo de capitán, el voto de los asociados designará el que ha de ejercerlo, y si hubiere empate en la votación, será capitán el que tuviere mayor participación en el buque; mas si la participación de los pretendientes fuere igual, decidirá el empate la suerte.

Es claro que en la suerte y en la solución del empate se partirá siempre de la igualdad de conocimientos náuticos que exige el Código para los que aspiran á desempeñar el cargo de capitán de un buque.

Debe tenerse presente que el modo general de nombrarse el capitán es el de la votación de los copropietarios, y la participación del capitán y la suerte, para los empates, son modos excepcionales.

#### Artículo 671

El naviero es responsable de las deudas y obligaciones que contraiga el capitán de su nave para repararla, avitarla y aprovisionarla, y no puede eludir esta responsabilidad alegando que el capitán se ex-

cedió en sus facultades.—(Mex., 1052; chil., 865 y 873; arg., 878, 893, 896 y 897; guat., 743 y 751; fr., 216; ital., 491; port., 492 y 495.)

Véase el art. 586 del Código Español al calce del 666 del Mexicano.

#### Artículo 672

También recae sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que haya dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá salvarse de ella haciendo abandono de la nave con todas sus pertenencias y los fletes que haya devengado en el viaje, á no ser que sea al mismo tiempo capitán ó sólo copartícipe en la propiedad, pues en el primer caso no podrá hacer el abandono, y en el segundo, á pesar de él, será responsable en la proporción de la parte que tenga en el dominio de la nave.—(Mex., 1053; chil., 865, 879 y 882; arg., 878, 879 y 881; guat., 742, 757 y 760; fr., 216; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 7; alem., 451 y 452; ital., 491; hol., 321; port., 492.)

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

#### COMENTARIOS

Este artículo concuerda con el 590.

El capitán, en la custodia de los efectos cargados en el buque, puede hacerse responsable de la indemnización consiguiente en favor de tercero por actos que revelan su negligencia, imprudencia ó inexperiencia, y el responsable debe serlo para con el tercero, el que le nombró, que regularmente lo verifica el naviero.

Pero la responsabilidad del naviero no trasciende en ningún caso á su persona ni á la del propietario, y puede eximirse de aquélla haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias y del flete que hubiere en el viaje.

El buque y las utilidades de aquel viaje son las únicas responsabilidades afectas á las indemnizaciones á favor de un tercero, y haciendo abandono de uno y otros, el propietario y el naviero quedan exentos de responsabilidad civil.

Conviene tener muy presente este precepto del Código, que se desenvuelve en los artículos sucesivos.

#### Artículo 673

No tiene responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometan el capitán y tripulación, y sólo habrá lugar por razón de ellos á proceder contra las personas y bienes de los que resulten culpables.—(Mex., 1054; chil., 876; arg., 893; guat., 754; fr., 216 y 232; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 22; ital., 491; hol., 371; port., 492.)

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

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

#### COMENTARIOS

La responsabilidad del propietario y del naviero tienen un límite natural y justo; cuando el capitán se excediere en el uso de las atribuciones y facultades por razón de su cargo, según las prescripciones de este Código, y cuando se excediere, además, de aquellas otras que especialmente le hubieren conferido el propietario ó el naviero.

Cuando éstos no designaren facultad alguna extraordinaria al capitán, sólo tiene la que taxativamente señala este Código; pero cuando las designaren, lo verificarán por escrito, y se entenderán ampliadas las legales con las convencionales ó extraordinarias, pero ni unas ni otras se interpretarán ni ampliarán por ningún concepto, salvo convención escrita y expresa en caso contrario.

Sólo hay dos excepciones que pueden considerarse como de fuerza mayor; «cuando las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque,» en cuyo caso la responsabilidad será de su propietario ó naviero, ó cuando el capitán celebrare contratos de fletamento en desacuerdo con las órdenes é instrucciones del naviero, á pesar de lo que son válidos y eficaces.

Este artículo concuerda con el 586 que determina y aclara sin género de duda.

El capitán puede excederse de las atribuciones legales que le concede el Código y aun de las extraordinarias ó convencionales que por escrito le otorguen el propietario ó el naviero. Puede tomar cantidades que no invierta ni aplique en beneficio del buque, la responsabilidad civil ó criminal que de esta obligación resulte, es toda del capitán.

Los prestatarios deben averiguar previamente cuál es la capacidad legal necesaria que al efecto tiene el capitán, y los Notarios, á la vez que han de dar fé de ésta, deben, por su buen nombre, primero, y por su responsabilidad después, hacer constar en el contrato para qué objeto adquiere el préstamo el capitán, por los medios que su conocimiento del derecho y su natural perspicacia les sugiera, haciendo constar que si para otro objeto que los facultados en la ley ó en la autorización emplease los fondos adquiridos, suya, exclusivamente suya, será la responsabilidad civil ó criminal que pudiera resultarle.

De este modo se acreditarán de hábiles, inteligentes y celosos de su honra profesional y del bien particular de las partes que á él acudieren en solicitud de su ministerio legal. No temen ser calificados de nimios y escrupulosos, su proceder salvará respetables intereses y evitará acaso costosos pleitos; y esa es su más principal y nobilísima misión.

#### Artículo 674

El naviero indemnizará al capitán de todos los suplementos que haya hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que haya obrado con arreglo á sus instrucciones ó usado de las facultades que legítimamente le competan.—(Mex., 1055; chil., 865; guat., 743; fr., 236; alem., 467; hol., 321 á 323, y 388.)

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

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

## COMENTARIOS

La forma de eludir la responsabilidad determinada en el art. 587 y éste 590, por los actos del capitán es la misma en uno y otro caso; y proviene del 622 del Código de 1829 cuyo texto es casi idéntico, sólo que en este novísimo Código se previene que el acto del abandono se haga ante Notario, lo cual nos satisface en gran manera por que entendemos que toda transmisión de dominio de la nave debe hacerse por escritura pública, como dejamos expuesto en otro lugar.

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

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

## COMENTARIOS

La obligación de los copropietarios es recíproca en la proporción de su respectiva propiedad, así en lo que se refiere á la reparación del buque, cuanto á los gastos de su mantenimiento, equipo y pertrechamiento del mismo.

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

## COMENTARIOS

Todos los gastos hechos por el capitán en utilidad del buque deben ser indemnizados por el naviero, pero antes de la rendición de cuentas del viaje, á fin de que puedan figurar en éstas y verificarse con toda exactitud la liquidación de utilidades ó pérdidas obtenidas en el viaje del buque.

## Artículo 675

Los propietarios de navíos armados en corso no serán responsables de los delitos y depredaciones cometidas en la mar por la gente de guerra que se encuentre á su bordo ó por la tripulación, sino hasta la suma por la cual hayan dado fianza, á menos que sean partícipes ó cómplices.—(Mex., 1056; fr., 217.)

## Artículo 676

Antes de hacerse el buque á la mar puede el naviero despedir á su arbitrio al capitán ó á cualquiera otro individuo de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos que tengan devengados según sus contratos, sin otra indemnización, á no ser que se funde en pacto expreso y determinado.—(Mex., 1057; chil., 864, 866, 870 y 871; arg., 891, 991 y sig.; guat., 742, 744, 748 y 749; fr., 218, 270 y 272; ital., 494 y 542; hol., 328; port., 493, 495 y 534.)

Cód. de Com. esp., art. 603.—*Antes de hacerse el buque á la mar, podrá el naviero despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulación, cu-*

*yo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos devengados según sus contratos, y sin indemnización alguna, á no mediar sobre ello pacto expreso y determinado.*

## Artículo 677

Despidiéndose al capitán ó á otro individuo de la tripulación durante el viaje, se les abonará su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiesen cometido algún delito que diera justa causa para despedirlos ó los inhabilitara para desempeñar su servicio.—(Mex., 1058; arg., 991.)

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

## COMENTARIOS

Estos artículos son virtualmente los 626 y 627 del Código de 1829.

## Artículo 678

Cuando los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tengan tiempo ó viaje determinado, no podrán aquellos ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento, por dolo ó negligencia manifiesta ó probada.—(Mex., 1059; chil., 872; arg., 991; fr., 218; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 8; alem., 515 á 520; ital., 494; hol., 328.)

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

## Artículo 679

Si el capitán despedido es copropietario de la nave, puede renunciar á la comunidad y exigir el reembolso del valor de su parte, la que se determinará por peritos. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial de la sociedad, no se le podrá privar de su encargo sin causa grave, calificada sin forma de juicio por peritos competentes, cuyo dictamen se ejecutará sin ulterior recurso.—(Mex., 1060; chil., 868; arg., 892; guat., 744; fr., 219; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 9; alem., 522; ital., 494; hol., 329; port., 493.)

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

## COMENTARIOS

Estos artículos también están tomados del Código de 1829.

El justo motivo á que alude el art. 604 consiste en la insubordinación grave, robo, hurto, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada.

## Artículo 680

El naviero no podrá admitir ni contratar más carga que la que corresponda á la cavidad que esté detallada á su nave en la matrícula; y si lo hiciera, será responsable de los perjuicios que se sigan á los cargadores.—(Mex., 1061.)

## Artículo 681

Si un naviero contratase más carga de la que debe llevar su nave, indemnizará á los cargadores, á quienes deje de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hayan sobrevenido.—(Mex., 1062; arg., 898.)

## Artículo 682

Todo contrato entre el naviero y el capitán caduca, en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le corresponda, según los pactos hechos con el naviero. La nave vendida queda obligada, durante un año, á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la acción contra el vendedor resultare éste insolvente.—(Mex., 1063; chil., 869; arg., 899; guat., 247; fr., 208.)

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

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

## COMENTARIOS

La venta voluntaria del buque rescinde todo contrato entre el naviero y el capitán; pero el legislador reserva á éste el derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos que tuviere celebrados con el naviero.

La nave vendida queda obligada á la seguridad del pago de esta indemnización, si el naviero resultare insolvente.

Este precepto es el mismo que contenía el art. 633 del Código de 1829; por él entonces, y ahora por éste, se reconoce como una hipoteca legal á favor del capitán contra la insolvencia del naviero.

Los Notarios tendrán muy en cuenta este precepto en toda venta voluntaria de buque, y deben exigir el documento que pruebe el pago, á satisfacción del capitán, para consignar que por este concepto está libre de toda carga el

buque, ó la responsabilidad legal que tiene, primero, el naviero, y en su insolvencia, el buque, por la indemnización que pudiera corresponderle, según expresamente lo dispone este artículo.

## CAPITULO II

## De los capitanes

## Artículo 683

Los capitanes y patrones deberán ser mexicanos, tener aptitud legal para obligarse con arreglo á este Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo.—(Mex., 1064 á 1066; chil., 892; guat., 770)

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

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

## COMENTARIOS

Se da el nombre de capitán ó patrón, según la clase del buque, á la persona encargada de él.

La primera denominación se aplica á los que rigen buques de navegación de altura ó que rigieren naves de grandes dimensiones é importancia, siquiera estén consagradas al cabotaje.

Denomínase patrón á cuantos mandan naves menores exclusivamente dedicadas al cabotaje.

Para los efectos del comercio marítimo significa lo mismo capitán que patrón; ambos son jefes de nave.

La naturaleza del cargo de capitán de buque en sus relaciones con el naviero es especialísima: el Tribunal Supremo la define gráficamente cuando declara que "el capitán de la nave no es criado ni dependiente del naviero." (Sent. de 5 de Enero de 1882.)

"El capitán de la nave, representa, á bordo de la misma, la persona del naviero, en todas las relaciones jurídicas que nacen del contrato de comercio celebrado entre éste y tercera persona, hasta el punto de que si los derechos de ésta fuesen perjudicados por la conducta del capitán, el naviero está obligado á indemnizar como si él mismo hubiere causado los perjuicios." [Sent. de 21 de Enero de 1882.]

El capitán debe ser español, con la capacidad legal necesaria que para obligarse pide este Código, y la aptitud náutica que exijan las leyes, Ordenanzas y Reglamentos de Marina.

Una R. O. reciente, que transcribimos á continuación, determina las circunstancias que deben tener los capitanes de buque.

«Exmo. Sr. En vista de las razones expuestas por la Junta de la marina mercante, en representación de los intereses marítimos de las diferentes localidades de la Península, oído el parecer de esa corporación de la digna presiden-

cia de V. E., y teniendo además en cuenta las prescripciones del Código de Comercio, S. M. el rey [que Dios guarde] ha tenido á bien resolver lo siguiente:

1º Los capitanes de los vapores trasatlánticos de más de 1.500 toneladas de arqueo total, cuando sean pilotos, ó los de esta clase que se nombren para encargarse de la parte profesional y náutica en caso contrario, deberán ser de la clase de primeros, con opción también los segundos á dichas plazas siempre que hayan desempeñado, cuando menos, por espacio de dos años, el cometido de oficial ó piloto subalterno ó subordinado en los vapores de estos tonelajes y servicio.

2º Los capitanes pilotos, ó los de esta clase en su defecto, cuando el mando no recaiga en persona con título profesional de los demás vapores, en excediendo de 500 toneladas, ó de buques de vela que midan más de 250, serán indistintamente de la clase de primeros ó segundos.

3º En los buques de cabotaje de más de 100 toneladas si son de vela, y en pasando de 200 cuando sean de vapor, serán indistintamente de la clase de primeros, segundos ó terceros pilotos las plazas de que se trata en esta soberana disposición; esto es, las del mando de los expresados buques y de piloto encargado de su dirección profesional, aun cuando en sus viajes puedan tocar en puertos extranjeros.

4º Queda reservado indistintamente para pilotos ó patronos el desempeño de tales plazas á elección de los mismos navieros, en los buques costeros de 100 toneladas ó menor arqueo si son de vela, de 200 para abajo si son de vapor, como asimismo en todos los que se dediquen al servicio de dragas, remolcadores y demás en los puertos, en tanto que no pasen del expresado tonelaje.

Si en cualquier circunstancia y tiempo fuesen habilitados para distinto servicio y navegaciones los buques del tonelaje comprendido en esta cláusula que para más acertado desempeño y éxito de los viajes así lo requiriesen, quedará limitada la elección á entre los de la clase de pilotos.

5º Las anteriores disposiciones se entienden sin perjuicio para los individuos que en la actualidad desempeñan mandos de buques, ya sean de vapor ó de vela, y por sus condiciones especiales hayan merecido la confianza de sus navieros ó armadores; pero si por cualquier circunstancia cesaren en dicho cometido, serán desde luego reemplazados por los de la clase y condiciones que quedan estipuladas.

6º Los navieros ó consignatarios, al proponer á la Autoridad de marina en los puertos españoles, y á los cónsules en los del extranjero, el piloto ó patrón que desee mande el buque de su propiedad ó que representan, ó que se encargue de su dirección profesional, manifestarán por escrito que el individuo en quien deba recaer el nombramiento no se halla sujeto á responsabilidad civil ni criminal, ni mucho menos á sumaria ó condena por los Tribunales de Marina por faltas ó delitos en el ejercicio de su profesión, y por tanto declarar que tienen la aptitud legal para mandar y contratar con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio que rija.

7º Queda, por tanto, modificado el art 9º del Reglamento de navegación mercante publicado en el cuaderno núm. 10 de la Colección recopilada y declarada vigente por Real orden de 1º de Enero último en el sentido del punto 4º de esta soberana disposición, y ampliado dicho reglamento con lo demás que se preceptúa.

De Real orden lo expreso á V. E. para su conocimiento y el de esta corporación. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 30 de Abril de 1885.—Antequera.»

El dueño de un buque, si carece de aptitud bajo el punto de vista comercial ó pericial, no tendrá más atribuciones que las puramente económicas, y encomendará la navegación á quien no careciere de aquélla.

El dominio de la cosa, no da la capacidad necesaria para la dirección de la nave; y el tercero—oficiales, tripulación, flete y cargas afectas al buque,—son otros tantos intereses privados que piden una dirección científica, perita y competente, por lo que el legislador con elevado criterio concede al dueño, no perito, la administración, pero no la dirección de la nave.

La siempre famosas Ordenanzas de Bilbao disponían que nadie pudiera ejercer el cargo de capitán maestre ó patrón sin haber navegado antes seis

años; los cuatro, de marinero, y los dos, de piloto, y sin haber obtenido, previo examen, el competente título del Prior y Cónsules, bajo las severas penas que en las mismas se señalaban.

También exigían que supiese leer, escribir y contar para dar puntual cuenta y razón así del navío y sus aparejos, como de las mercaderías que se cargaren en él.

En Francia, para ser capitán de un buque mercante, se exige:

1º Ser de nacionalidad francesa.

2º Haber cumplido 24 años.

3º Llevar 5 años de navegación y uno en los buques del Estado.

4º Haber sufrido los exámenes de suficiencia que pide la legislación francesa.

Los requisitos necesarios en Alemania y en Italia no son menores, y se dan la mano con los exigidos por la legislación española.

\*\*\*

El contrato por el cual se obliga el capitán con el naviero, es un contrato de *industria*, un verdadero *alquiler, locación ó arrendamiento de servicios personales*, confundido á veces con el de *mandato*; es ciertamente indefinible con toda precisión y exactitud, jurídicamente considerado, en el cual la inteligencia marítima, la pericia comercial, el valor personal, cualidades distintivas del cargo, no pueden anteponerse unas á otras, sino que conjuntamente han de coexistir en todos los actos que debe realizar, así en el mar rigiendo la nave y en el puerto en sus múltiples relaciones jurídicas y sociales, como en el desenvolvimiento de esta sección del Código tendremos ocasión de probar.

#### Artículo 684

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

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

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

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

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

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

VI. Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y per-