

trechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.—(Mex., 1067 á 1072; chil., 889 y 898; arg., 906, 907, 944, 945, 946 y 1022; guat., 767 y 776; fr., 223; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 14; alem., 480, 486 y 497; Ley alemana sobre los hombres de mar, de 27 de Diciembre de 1872, 72, 79, 102 y 103; ital., 499; hol., 341 y 343; port., 498, 508, 509 y 542.)

Cód. de Com. esp., art. 610.—Serán inherentes al cargo de capitán ó patrón de buque las facultades siguientes:

1ª Nombrar 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.

2ª Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiere recibido el naviero.

3ª 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 sumaria, que entregará á las autoridades que de ella deban conocer en el primer puerto á que arribe.

4ª 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.

5ª 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.

6ª Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquina del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

COMENTARIOS

El capitán es el mandatario del propietario ó naviero del buque, y donde éstos no estén, ó por su delegación especial, no sólo puede tripular la nave, si no que debe hacerlo con oportunidad y según las instrucciones que de aquéllos tuviere recibidas.

Cuando el naviero ó propietario contratase la tripulación, deberán atenderse á la propuesta del capitán, una vez que los tripulantes deben ser de su completa confianza.

Por regla general, la mejor tripulación es la escogida por el capitán: nadie puede conocer tan bien como él la capacidad de los oficiales y marineros, su actividad, su celo, su carácter y sus condiciones especiales.

El capitán es el jefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulación, pero él debe seguir las instrucciones, en lo previsto, por naviero, regir la nave con prudencia, y en lo imprevisto, cumplir su deber con sumo valor y pericia irreprochable.

El capitán, para el buen régimen de la nave, en alta mar, desempeña funciones jurídicas, gubernativas y administrativas de carácter público, siendo responsable civil, criminal y gubernativamente de sus acciones ó omisiones, como detallaremos en su tiempo y en otro lugar.

En sus relaciones con los pasajeros, si alguno cometiere algún delito grave que deba ser penado con pena corporal ó pecuniaria, debe prenderle y retenerle preso á bordo, sin distinción de cargo, categoría, estado ni fuero, hasta su entrega á la Autoridad competente en el puerto de descarga.

En sus relaciones con la tripulación, la jurisprudencia del Tribunal Supremo en sentencia de 5 de Enero de 1882 consigna, que «el capitán es el jefe de la nave, á quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de ella;» por tanto, es lógico cuanto dispone

la tercera de las facultades de este artículo; y con sujeción á las Leyes y Reglamentos de la Marina mercante, estando á bordo, puede imponer penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes, ó falten á la disciplina, sin perjuicio de instruir la correspondiente sumaria, que entregará, en el primer puerto que arribe, á las autoridades competentes.

La ley del Registro civil concede facultades especiales á los capitanes ó patrones de barcos mercantes para formalizar el acta en que se acredite el nacimiento ó de la defunción de los ciudadanos en los buques, durante la travesía, y aun de los matrimonios *in articulo mortis*, y que aquí tienen un perfecto lugar, ya que es inherente al cargo de capitán ó patrón de nave, el de oficial auxiliar del Registro civil.

Divídese éste en cuatro secciones, denominada la primera de *nacimientos*, la segunda de *matrimonios*, la tercera de *defunciones* y la cuarta de *ciudadanía*, debiendo llevarse cada una de ellas en su respectivo libro.

Los asientos de las diferentes secciones deben estar autorizados con el sello y firmados por el Juez y Secretario, ó por quienes les sustituyan.

Los asientos deben expresar el lugar, el día, la hora, el mes, el año que son inscritos, el nombre y apellido del funcionario encargado del Registro y del que haga las veces del Secretario, los nombres y apellidos, edad, estado, naturaleza, profesión ú oficio y domicilio de las partes y de los testigos que en el acto intervengan.

No pueden consignarse en el Registro civil más que las declaraciones y circunstancias expresamente requeridas ó permitidas por las leyes.

En el Registro civil han de constar:

Los nacimientos ocurridos en buque español durante un viaje, si ninguno de los padres tuviere domicilio conocido en España; las defunciones ocurridas en viaje por mar, si el difunto no tuviere domicilio conocido en España; los matrimonios *in articulo mortis* celebrados en viaje por mar.

Y como cada caso, además de ser distinto, exige distinta forma é impone graves responsabilidades sobre el capitán ó patrón de nave, precisa consignarlo como nota en este lugar, y como uno de los cargos que pesan por la ley civil sobre estos funcionarios, debiendo advertir que por las inscripciones que hicieren no podrán exigir retribución alguna.

«Art. 48. La inscripción del nacimiento en el Registro civil expresará las circunstancias mencionadas en el art. 20 y además las siguientes:

»1ª El acto de la presentación del niño.

»2ª El nombre, apellido, edad, naturaleza, domicilio y profesión ú oficio de la persona que lo presenta, y relación de parentesco ú otro motivo por el cual esté obligada, según el art. 47 de esta Ley, á presentarlo.

»3ª La hora, día, mes y año y lugar del nacimiento.

»4ª El sexo del recién nacido.

»5ª El nombre que se le haya puesto ó se le haya de poner.

»6ª Los nombres, apellidos, naturaleza, domicilio y profesión ú oficio de los padres y de los abuelos paternos y maternos, si pudiesen legalmente ser designados, y de la nacionalidad si fuesen extranjeros.

»7ª La legitimidad ó ilegitimidad del recién nacido, si fuese conocida, pero sin expresar la clase de ésta, á no ser la de los hijos legalmente denominados naturales.

»Art. 51. Respecto á los recién nacidos de origen ilegítimo, no se expresará en el Registro quiénes sean el padre ni los abuelos paternos, á no ser que el mismo padre, por sí ó por medio de apoderado con poder especial auténtico, haga la presentación del niño y la declaración de su paternidad.

»Lo mismo se observará en cuanto á la expresión del nombre de la madre y de los abuelos maternos.

»Art. 55. Si el nacimiento se verificase en buque nacional durante su viaje, el contador, si el buque es de guerra, ó el capitán ó patrón, si es mercante, formalizará el acta de que hable el artículo anterior, insertando copia de ella en el diario de la navegación.

»Art. 56. En el primer puerto que el buque tocare, si está en territorio español, se entregarán los dos ejemplares del acta por el oficial que la haya levantado á la Autoridad judicial superior del mismo punto, quien hará constar

la entrega por diligencia ante Notario público, testimoniándose aquella literalmente. Inmediatamente se remitirán á la Dirección general, por distintos correos, los dos ejemplares del acta original para que practique en su Registro la inscripción correspondiente si ninguno de los padres del recién nacido tuviere domicilio conocido en España, y en otro caso, remitirá una de ellas al Juez municipal del domicilio para que haga la inscripción, quedando archivado el otro ejemplar en la Dirección. El acta de entrega se depositará en el archivo del Tribunal que la haya mandado extender.

»Si antes de tocar el buque en puerto español tocare en puerto extranjero donde haya Agente diplomático ó consular de España, se entregará á este uno de los ejemplares del acta de que habla el artículo anterior para que ejecute lo dispuesto en el mismo. El otro ejemplar se entregará con igual objeto en el primer puerto español en que después toque el buque á la Autoridad judicial superior, según lo determina el artículo citado.

»Art. 57. Cuando no exista Agente español en dicho puerto extranjero, el contador, ó el capitán del buque en su caso, reservarán en su poder los dos ejemplares del acta, y al llegar á puerto donde lo haya ó á otro español, practicarán lo ordenado en el artículo anterior.

»Art. 63. La falta de lo dispuesto en los artículos anteriores se corregirá con una multa de 10 á 100 pesetas.

»Art. 72. Del matrimonio *in articulo mortis* contraído en viaje por mar extenderá acta el contador, si es un buque de guerra, ó el capitán ó patrón si es mercante, en los términos prescritos respecto al nacimiento en el art. 55, practicándose lo dispuesto en el artículo mismo y en los 56, 57 y 58.

»Art. 79. En la inscripción del fallecimiento se expresarán, si es posible, además de las circunstancias mencionadas en el art. 20:

1º El día, hora y lugar en que hubiese acaecido la muerte.

2º El nombre, apellido, edad, naturaleza, profesión ú oficio y domicilio del difunto y de su cónyuge si estaba casado.

3º El nombre, apellido, domicilio y profesión ú oficio de sus padres si legalmente pudiesen ser designados, manifestándose si viven ó no, y de los hijos que hubieren tenido.

4º La enfermedad que haya ocasionado la muerte.

5º Si el difunto ha dejado ó no testamento, y en caso afirmativo, la fecha, pueblo y notaría en que lo haya otorgado.

6º El cementerio en que haya de dar sepultura al cadáver.

»Art. 80. Serán preferidos como testigos de la inscripción de un fallecimiento los que más de cerca hayan tratado al difunto ó hayan estado presentes en sus últimos momentos.

»Art. 87. Respecto á los fallecimientos ocurridos en los buques nacionales de guerra ó mercantes, se procederá á su inscripción formalizándose un acta de la manera prescrita en el art. 55, y practicándose lo dispuesto respecto á la inscripción de nacimientos en los artículos 56, 57 y 58.

**

En ausencia del naviero y del *sobrecargo*, en buque donde este no existiere, puede contratar el fletamento del buque, pero sujetándose á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

En casos de urgencia puede disponer todo lo que sea absolutamente preciso para continuar y concluir el viaje, objeto principalísimo del buque mercante y al que le debe estar todo supeditado.

Artículo 685

Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

I. Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero;

II. Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella;

III. Librando sobre el naviero;

IV. Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa;

V. Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la autoridad judicial del puerto, siendo en México, y al cónsul mexicano, hallándose en el extranjero; y en donde no lo hubiere, á la autoridad local.—(Mex., 1073; chil., 898; arg., 947 y 949; guat., 776; fr., 234; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 24; alem., 504 y 507; ital., 509; hol., 372 y 373; port., 511.)

Cód. de Com. esp., art. 611. *Para atender á las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:*

1º Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó corresponsales del naviero.

2º Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella.

3º Librando sobre el naviero.

4º Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa.

5º Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la Autoridad judicial del puerto, siendo en España, y al Cónsul español, hallándose en el extranjero, y en donde no lo hubiere, á la Autoridad local, procediendo con arreglo á lo dispuesto en el art. 583 y á lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

COMENTARIOS

Antes de comentar este artículo debemos observar que en el anterior se califica de *facultades inherentes* al cargo de capitán lo que en este se reconoce como *obligaciones* del mismo; y sin pasar á disquisiciones filológicas, conviene también reconocer y manifestar, que nosotros, con el legislador, entendemos las antedichas, como obligaciones, y por tanto, de cumplimiento ineludible para el capitán.

El principal objeto de este artículo es dar facilidad al jefe de la nave para cumplir las obligaciones que por su cargo le impone el Código. Confirmando el principio de que al naviero es á quien corresponde acordar los gastos que sean necesarios en la nave, pero que el capitán, cuando sean indispensables para evitar mayores daños y perjuicios, y *ya las circunstancias y la urgencia del caso* no le permitan pedir ni esperar las instrucciones del naviero, puede también verificarlos, obteniendo recursos para ello, si no los tuviere de las personas y por el orden correlativo que se ordena en el artículo que comentamos.

La responsabilidad de cuantos perjuicios puedan irrogarse al flete ó á la nave, es del capitán cuando no sea posible continuar y acabar el viaje sin peligro; y decimos *al flete y á la nave*, porque el capitán es responsable de los daños que por su omisión ó negligencia sobrevinieren, no sólo con respecto á los cargadores, sino que también para con el naviero.

Las Ordenanzas de Bilbao prevían este caso expresamente en el artículo 6º del capítulo 24.

El Código alemán, art. 503, párrafo 3º, dice que el capitán «no puede hacer compras ó reparaciones *extraordinarias* más que en caso de necesidad,» y al efecto le autoriza *un préstamo á la gruesa*, ó para que verifique «la venta de aparejos ó provisiones de la nave que no sean indispensables.»

Nuestro Código es más previsor y faculta al capitán para que primeramente tome un préstamo de los consignatarios del buque, y en su defecto, de los consignatarios de la carga y subsiguientemente girando á cargo del naviero.

Si estos medios no le proporcionaren fondos, está facultado para verificar un préstamo á la gruesa; y si éste tampoco diere resultado, le autoriza para vender la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir el viaje.

Pero estos dos últimos medios son extraordinarios, y para ejecutarlos tiene necesidad el capitán de acudir á la Autoridad judicial en puerto español, al Cónsul en puerto extranjero, si lo hubiere, y en su defecto á la Autoridad local, quienes, en vista del expediente intruido al efecto, harán en la certificación del Registro mercantil, que debe llevar el capitán del buque, la anotación provisional que corresponda, al objeto de que se formalice en dicha oficina este gravamen del mismo más tarde, cuando llegue al puerto de su matrícula, á los efectos consiguientes.

Esta formalidad debe cumplirla ineludiblemente el capitán, porque si así no lo hiciere, será suya exclusivamente la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa, como terminantemente lo dispone el art. 581 del Código, con quien concuerda éste que comentamos.

El legislador es lógico en la defensa de los derechos del tercero. Todo gravamen que afectara á la nave y no figurase en el Registro ó interinamente en el certificado, expedido por el Registrador mercantil en el puerto de matrícula del buque, no perjudica á tercero y será responsable personalmente de su pago el capitán de la misma, siquiera estuviera hecho con todos los otros requisitos que pide el Código. La inscripción en el Registro no convalida el acto, pero sí exime de responsabilidad al jefe de la nave.

El procedimiento judicial que debe seguirse para la justificación de los últimos medios propuestos en este artículo es el que señala la Ley de Enjuiciamiento civil, en la sección segunda, «De la jurisdicción voluntaria en negocios de comercio, título VI,» art. 2161, para los buques matriculados en la Península é islas adyacentes; y el título VI, art. 2122 de la Ley de Enjuiciamiento civil de Cuba y Puerto Rico, para los matriculados en los puertos de dichas provincias ultramarinas.

Artículo 686

Serán inherentes al cargo de capitán, las obligaciones que siguen:

I. Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente de navegación, el roll de los individuos que componen la dotación del buque y las contratas con ellos celebradas, la lista de pasajeros, la patente de sanidad, la certificación del registro que acredite la propiedad del buque, y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento ó copias autorizadas de ellos; los conocimientos ó guías de la carga y el acta de la visita ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida;

II. Llevar á bordo un ejemplar de este Código;

III. Tener tres libros sellados y foliados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que contenga, firmada por la autoridad de marina, y en su defecto por la autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará «Diario de navegación,» anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen,

los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, y los efectos é importancia de la echazón si ésta ocurriera; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

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

En el tercer libro, titulado «De cargamentos,» anotará la entrada y salida de todas las mercancías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencias de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes;

IV. Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque y otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la autoridad de marina del puerto;

V. Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiba; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de carácter peligroso, como las sustancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento, no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso, dificulte las maniobras marítimas y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición y principalmente la estación favorable en que aquella se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero;

VI. Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principal-

mente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan;

VII. Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernóctar fuera del buque, sino por motivo grave ó por razón de oficio;

VIII. Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la autoridad marítima, siendo en México, y al cónsul mexicano siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada, cuya declaración visarán la autoridad ó el cónsul, si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la certificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de autoridad marítima ó de cónsul, la declaración deberá hacerse ante la autoridad local;

IX. Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente para hacer constar en la certificación del Registro mercantil del buque las obligaciones que contraiga, conforme á las fracciones VII y VIII del art. 646;

X. Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado con asistencia de los testigos pasajeros, ó en su defecto, tripulantes;

XI. Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario;

XII. Dar cuenta al naviero desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presenten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél;

XIII. Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes;

XIV. Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará, ante todo, llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlo;

XV. En caso de naufragio, presentar protesta en forma en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente ó cónsul mexicano, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso VIII de este artículo;

XVI. Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros.—(Mex., 1075 á 1080, 1083, 1084, 1088 á 1090, 1092 á 1096 y 1114; Chil., 864, 891,

899, 900, 901, 905 y 907; arg., 858, 908, 910, 911, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 939, 941 y 964; guat., 742, 769, 777, 778, 779, 783, 784, 785 y 787; fr., 224 á 227, 229, 241, 242, 244, 245 á 247; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 15 á 18, 20 y 30 á 37; alem., 480, 481, 484 á 487, 489 á 493; Ley alemana de 27 de Diciembre de 1872, 52 y 99; ital., 500 á 504 y 516 á 518; hol., 347, 348, 351, 357 á 363, 367, 377, 379 á 381 y 383; port., 497, 499 á 503, 505, 506, 508 y 511.)

Cód. de Com. esp., art. 612.—Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

1ª Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente real ó de navegación; el rol de los individuos que componen la dotación del buque, y las contrataciones con ellos celebradas; la lista de pasajeros; la patente de sanidad; la certificación del Registro, que acredite la propiedad del buque, y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaren sobre él; los contratos de fletamento, ó copias autorizadas de ellos; los conocimientos ó guías de la carga, y el acta de la visita ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

2ª Llevar á bordo un ejemplar de este Código.

3ª Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno una expresiva del número de folios que contenga, firmada por la Autoridad de marina, y en su defecto, por la Autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará «Diario de navegación», anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, los efectos é importancia de la echazón, si ésta ocurriera; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno del bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

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

En el tercer libro titulado «de Cargamentos», anotará la entrada y salida de todas las mercaderías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.

4ª Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si así lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque, para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el capitán del buque y otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia, nombrará un tercero la Autoridad de marina del puerto.

5ª Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiva; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de carácter peligroso, como las

sustancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable en que aquella se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero.

6.^a Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan.

7.^a Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque sino por motivo grave ó por razón de oficio.

8.^a Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la Autoridad marítima, siendo en España, y al Cónsul español, siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada; cuya declaración visarán la Autoridad ó el Cónsul, si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la certificación oportuna para acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de Autoridad marítima ó de Cónsul, la declaración debe hacerse ante la Autoridad local.

9.^a Practicar las gestiones necesarias ante la autoridad competente, para hacer constar en la certificación del Registro Mercantil del buque las obligaciones que ontraiga conforme al art. 583.

10. Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado, con asistencia de los testigos pasajeros, ó, en su defecto, tripulantes.

11. Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario.

12. Dar cuenta al naviero, desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél.

13. Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes.

14. Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará ante todo llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlos.

En caso de naufragio, presentar protesta en forma, en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente ó cónsul español, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8.^o de este artículo.

16. Cumplir las obligaciones que impusieren los reglamentos de navegación, aduanas, sanidad u otros.

COMENTARIOS

Es obligación del Capitán también tener á bordo, antes de emprender el viaje, cuanto determinadamente se especifica en el art. 612, cuyos particulares iremos examinando por grupos. El primero, que es puramente gubernativo,

basta su sola lectura para comprender su importancia, permitiéndonos llamar la atención de los lectores acerca de uno de los documentos necesarios para la navegación, y es la *Certificación del Registro*, que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaren sobre él. Su importancia justifica nuestra insistencia.

Este imprescindible documento, cuya valía ya hemos dejado reconocida, debe su existencia á este Código, y no hay modo de que el capitán deje de llevarle á bordo, y tiene por objeto el manifestar, donde quiera que el capitán arribe, la solvabilidad del buque.

Prescribe también la segunda de las obligaciones inherentes del capitán, que lleve á bordo un ejemplar de este Código. No huelga el precepto, puesto que en él se contiene la ley á que todos, tripulación y pasajeros, viven sujetos á la autoridad del capitán, y precisa que el texto legal esté al alcance para resolver las dudas que en su aplicación pudieren originarse.

La autorización de los libros (3.^a de las obligaciones de este artículo), nos parece acertada; en cuanto á la foliación y sellos de los folios, no la rechazamos, pero juzgamos más natural que la Autoridad judicial del puerto de la matrícula del buque fuera la que se considerara competente para ello; esta disposición es opuesta á las tendencias unánimes del último y reciente Congreso de navieros celebrado en Madrid, y como no está reñido con su espíritu el primer párrafo de la obligación tercera, es de esperar que se cumpla la letra del precepto en sentido inverso, y sea, en defecto de la Autoridad judicial, la marítima, la que autorice los libros.

No se vea en esto manifiesta inquina contra la Autoridad marítima, sino que la lógica de los principios que profesamos nos lleva como de la mano á reconocer en todo la indisputable supremacía de Poder judicial.

No insistimos en esta interpretación, que esperamos se hará lugar en las esferas del Poder ejecutivo y ordenará su práctica en breve plazo, una vez que de ese lado se inclinan con justa razón las corrientes modernas.

El libro de la navegación, ó *Diario de la navegación*, es el primero de los que debe llevar el capitán, y aunque á primera vista pudiera parecer que es por ello un libro pura y exclusivamente náutico, examinados todos los particulares que el Código exige que se consiguen en él, así con relación á las averías de toda clase como por las relaciones y enlace que tiene con el cuaderno de bitácora y el del maquinista; ya cuando se consignan en él los acuerdos tomados por los oficiales de la nave, y hasta por la tripulación y pasajeros, reunidos con aquéllos al efecto por el capitán para tomar resoluciones, que el Código califica de graves y que pueden afectar á las mercancías y á los mismos pasajeros, se comprende sin gran esfuerzo que es un libro, por su naturaleza y por sus fines, eminentemente jurídico, un registro civil é histórico del buque, y el capitán un Notario especialísimo, que autoriza como verdad probada lo consignado por él en la navegación, unas veces con sólo su firma y otras con las de los oficiales, tripulantes ó viajeros, de cuya existencia y concurso él da fé.

El segundo es el *libro de Contabilidad*, que lleva el capitán en defecto de *sobrecargo*, y es puramente mercantil y sólo referente á los ingresos y gastos del buque durante su viaje.

El tercero también lo lleva el capitán en defecto del *sobrecargo*, y se denomina de *Cargamentos*, que comprende así los pasajeros como las mercancías; libro también mercantil, aunque por su especialidad de transporte marítimo.

Véase, pues, con cuánta razón indicábamos algunas líneas más arriba que la lógica pedía que estos libros fuesen autorizados por el Juez del lugar de la matrícula del buque.

**

El art. 648 del Código de 1829 imponía la obligación de reconocer el buque con los oficiales de la nave y dos oficiales de carpintería y calafatería, y hallándola segura para emprender la navegación, se consignare su acuerdo en el *libro de resoluciones*, que era el *Diario de navegación*.

Este da derecho á pedir reconocimiento del buque á cargadores y pasaje-

ros, y hallándolo en estado de verificar una buena navegación, deben firmar un acta en que conste el hecho, y que debe conservar el naviero ó en su defecto el capitán.

Nos parece más eficaz el precepto moderno (4ª de las obligaciones) por la mayor garantía que presta el diverso nombramiento de los peritos y la responsabilidad subsiguiente que éstos contraen por su reconocimiento.

La obligación de permanecer constantemente en el buque durante la carga, vigilarla (5ª de las obligaciones), así como su colocación según que ella sea, es ineludible en el capitán, y la limitación de sus facultades respecto del flete—aun dada la *indole especial* que pudiera tener la expedición para que se prepara el buque, y á pesar de la estación favorable—que pudiera colocarse sobre cubierta, nos parece previsora para la nave, su propietario y cargadores.

En este caso, entendemos que la duda de los oficiales respecto de la seguridad de la nave, la de la conveniencia ó consentimiento del naviero ó de los cargadores, cualquiera de ellas, debe ser causa bastante para que el contrato de transporte marítimo no se lleve á cabo y le sea exigible responsabilidad al capitán, en su día, lugar y caso.

**

El precepto (6º) es de carácter permisivo: puede ó no pedir práctico; pero si por no pedirlo el buque sufre averías ó se perdiera, la responsabilidad será del capitán.

**

La 7ª de las obligaciones de este art. 612 concuerda en espíritu con el art. 649 del Código de 1829.

El precepto exige la presencia del capitán en la entrada y salida de los puertos, porque estas entradas suelen ser peligrosas; mas conviene saber que cuando el capitán ha pedido práctico al puerto, éste y no aquél es el que manda la nave en cuanto llega á bordo á la entrada ó salida del puerto ó ría; por ello se consigna la excepción que determina esta frase: *á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones.*

El Código, sin duda, permite al capitán, en este caso, abandonar el buque á la entrada del puerto, pero la moral se lo niega; y sólo en un caso especialísimo y aun imposible de determinar de antemano, y por causas examinadas y aprobadas por la tripulación y pasajeros del buque, podrá consentírsele: nosotros consideraríamos como hombre poco digno por su virtud y valor al capitán que, prevalido de este distinguido, abandonare su buque á la entrada del puerto y llegada del práctico.

**

Es más expresiva la 8ª de las obligaciones que el precepto contenido en el art. 650 del Código de 1829, porque subsana una omisión padecida en éste, cuando no hubiere Cónsul en el puerto de arribada, en concordancia con lo dispuesto en la Ley de Enjuiciamiento civil.

Por lo demás, la declaración que tiene el deber de realizar el capitán ante la Autoridad marítima del puerto español, ó en el consulado, si fuese extranjero el puerto á que arribare, ó en su defecto ante la Autoridad local, es una garantía para los interesados en el buque y en el cargamento, y sirve al capitán para justificar por medio de la certificación su llegada, salida, estado del buque y de la carga.

**

Ya hemos hecho observar diversas veces el señalado empeño que pone el legislador en significar la importancia que da á la certificación del Registro y la 9ª obligación de las correspondientes al art. 612 que venimos comentando, es una prueba manifiesta de ello.

**

Acerca de la 10ª obligación, debemos referirnos en todo á lo dispuesto en la Ley del Registro civil, que concordamos como nota al art. 610.

**

El capitán está obligado por la 11ª y 12ª, en lo referente á sus relaciones con el naviero ó propietario, á cumplir sus instrucciones, ó en otro caso, responder de cuanto hiciere en contrario.

**

La 13ª es esencial é ineludible; si se cumpliera con exactitud, muchos abordajes no se realizarían y los consiguientes siniestros.

En una obra de este género no podemos ni debemos manifestar qué marina mercante es la que se distingue por su condición de ganar tiempo y maniifiesta desidia en cumplir las reglas sobre luces de situación; pero sí haremos público que la marina mercante cumple religiosamente este precepto.

**

En el caso 7º de este artículo hemos manifestado de conformidad con este precepto, lo que juzgamos conveniente para caso menos apurado del que señala el texto.

Cuando el buque está en peligro, en él tiene su puesto de honor el capitán, y para abandonarlo se necesita todo lo que pide el precepto.

La historia refiere á cada paso hechos honrosísimos de heroicidades infructuosas é inútiles: capitanes que prefieren perecer con el buque que rigen, á presentarse ante el naviero como un hombre desventurado á quien los accidentes del temporal han ocasionado tal desastre.

Filosóficamente considerados, actos de esta naturaleza son verdaderos suicidios, y entendemos que perdida la última esperanza de salvar el buque, es un deber legítimo y honrado del capitán salvar su vida como hombre, por los deberes que sin duda tendrá contraídos con su familia, y como ciudadano, por los bienes que pueda en mejor ocasión reportar á su patria y aun á la humanidad.

Mientras quede un átomo de esperanza, es deber ineludible suyo que procure la salvación del buque; cuando aquél se pierda y á la tripulación y flete se les procure á toda costa poner en salvo, es brutalmente estúpido que el capitán se sacrifique.

Hay que distinguir la excentricidad, del verdadero y lícito pundonor.

**

El capitán está obligado en todos sus actos que se relacionen con las auto-ridades, á cumplir estrictamente la ley, y si así no lo hiciere, suya, exclusivamente suya es la responsabilidad; debe ser, por tanto, muy celoso en el cumplimiento de sus deberes, y muy experto y peritísimo en todas las leyes y reglamentos que tienen conexión con sus actos marítimos, como piden las obligaciones 15ª y 16ª.

Detallar lo que debe cumplir en materia de sanidad, aduanas, etc., en cada puerto que llegue, es materia imposible para un comentador, é impracticable en un comentario, ni aun refiriéndose á nuestra querida patria, por causas bien sabidas de nosotros y no muy conveniente que sean conocidas de los extranjeros.

Artículo 687

El capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y la pérdidas cederán en su perjuicio particular.—(Mex., 1085; chil., 907; arg., 916; guat., 785; fr., 239, 240 y 251; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 29 y 30; ital., 515; hol., 353.)