

Cód. de Com. esp., art. 613.—*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 las pérdidas cederán en su perjuicio particular.*

COMENTARIOS

Este artículo es el 656 del Código de 1829.

Conviene entender perfectamente lo que se entiende por navegar á flete, sobre la carga, al tercio y á flete común, que todos estos contratos están admitidos.

Por flete se entiende, que el capitán navega á la parte sobre el flete; y se da este caso, cuando tiene una parte de interés en flete producido por el transporte de pasajeros y mercaderías.

Puede ser también el beneficio sobre la carga, y este caso es cuando el capitán tiene una parte de interés sobre las ganancias producidas por la venta ó tráfico de las mercaderías.

Cuando el capitán navegue á beneficio sobre la carga, no puede hacer negocio alguno separado y por su propia cuenta, fundándose este precepto en las reglas del contrato de Sociedad, según las que sólo debe hacer el mandatario—en este caso el capitán—los negocios de la Sociedad y dar cuenta á sus socios de todas las ganancias que en ellos hubiere obtenido.

Si contraviniere esta disposición, perderá todas las utilidades y beneficios que hubiere obtenido en favor de sus socios, y serán de su exclusiva cuenta los daños y perjuicios que la Sociedad experimentare.

Mas cuando navegare á beneficio común sobre el flete, puede cargar en la nave las mercaderías que quisiere, con sujeción á las condiciones generales que al efecto le hubiere dado el naviero y pagando el flete como otro cualquier cargador.

Justifica esta distinción característica una razón legal; la Sociedad no tiene en este caso más propósito que la obtención de los beneficios conseguidos con el flete, y no puede perder, y si ganar, con el cargamento del capitán.

Navegar al tercio es tanto como navegar al tercio de las utilidades todas, así del flete como de la carga que llevaré el buque, y en este caso el precepto es terminante: no puede el capitán negociar por cuenta propia.

Y por último, navegar á flete común, como dice el texto, es cuando el capitán tiene participación mayor ó menor en las utilidades todas del buque, y entonces le está prohibida toda negociación por su cuenta.

* *

La forma y espíritu mercantil de los contratos celebrados en Barcelona entre los navieros y capitanes de buques, que salen de expedición á Río Grande, Montevideo ó Buenos Aires, es muy especial y curiosa.

Pueden los Capitanes hacer tres ó cuatro viajes, y cambiar otras tantas veces de mercancías antes de regresar á la Península, trayendo en aguardiente, azúcar, cacao, café, campeche ó cueros, lo que llevaron en vino, jamones, anís de Mallorca, zapatos, percales, libritos, aceite, etc.

No quiere decir esto que hagan permutas de mercancías por otras, aunque facultades llevan para ello; pero lo general es que los capitanes compren y vendan y trafiquen en beneficio de la Sociedad, de la que son representantes.

Estos contratos son ciertamente muy curiosos, y en ellos tiene el capitán su participación señalada en los beneficios, y por lo general limitada la facultad de negociar por su cuenta propia.

El Código alemán, en su art. 514, prohíbe al capitán cargar ninguna mercancía por su propia cuenta, sin autorización, dice, del armador. Si contraviniere esta disposición, «debe pagar el flete más alto en el lugar y en la época en que tomó la carga,» y satisfacer además los daños é intereses que por efecto de un mayor perjuicio le correspondieren.

El Código italiano, art. 515, prohíbe al Capitán que navegue á *profilto comune su' carico*, realizar comercio alguno por su propia cuenta, salvo convencción contraria escrita, y, en caso de contravención, las utilidades en que se beneficiare el capitán serán entregadas al naviero.

Es, como no podía menos, precepto general que el Capitán no puede negociar por su cuenta propia.

Artículo 688

El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar.—(Mex., 1086 y 1097; chil., 894 y 907; arg., 919 y 956; guat., 772 y 785; fr., 238; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 28; alem., 483; ital., 514; hol., 354; port., 508.)

Cód. de Com. esp., art., 614.—*El capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irrogue, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar.*

COMENTARIOS

Obligar al capitán á cumplir su empeño no sería prudente; pero sí es justo que abone los daños que por su causa irrogue al naviero que puede dar parte de lo sucedido á la Autoridad marítima para que ésta le aplique las leyes penales que procedan para su falta de cumplimiento en el compromiso contraído.

Artículo 689

Sin consentimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona, y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto y obligado á las indemnizaciones del artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.—(Mex., 1087; chil., 907; arg., 921; guat., 785; alem., 483; hol., 356.)

Cód. de Com. esp., art. 615.—*Sin conocimiento del naviero, el capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona; y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto, y obligado á las indemnizaciones expresadas en el artículo anterior, podrán ser uno y otro destituidos por el naviero.*

COMENTARIOS

Para el nombramiento del capitán de un buque es natural que además de las especiales razones de suficiencia que pide la legislación marítima, tenga muy en consideración, el naviero, sus prendas personales, y muy especialmente su pericia, su valor y su honradez.

Por reunir todas estas cualidades á su satisfacción, le nombró y le apoderó suficientemente para desempeñar dicho cargo, y dicho nombramiento y su aceptación por el capitán, constituyen un contrato de industria, de que se deriva una obligación personal que no puede cumplirse por sustitución, sin conocimiento y aprobación del naviero.

La sanción penal que dispone el Código es justa: responsabilidad del sustituto; indemnización de todos los daños que por la sustitución se causaren, sin perjuicio de que el naviero pueda despedir al uno y al otro.

Pero ¿y si la sustitución se debiere á fuerza mayor? En este caso, la causa originaria determinará la responsabilidad del capitán, naviero ó tercera persona que mediare en el suceso.

Este artículo es la reproducción en su esencia del 658 del Código de 1829.

Artículo 690

Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato para reponerse de uno y otro; pero si hubiere á bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto ó á lo más en el primer puerto donde arribare.—(Mex., 1082; chil., 898; arg., 951; guat., 776; fr., 249; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 39; hol., 374; port., 510.)

Cód. de Com. esp. art., 616.—*Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato, para reponerse de uno y otro; pero si hubiera á bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más en el primer puerto donde arribare.*

COMENTARIOS

Tampoco innova el derecho marítimo mercantil este artículo, que es un trasunto del 653 del Código antiguo.

El precepto, sin embargo, es contrario al derecho de propiedad en cuanto á la facultad que da al capitán para obligar á los dueños de víveres á bordo á que entreguen los que fueren precisos para el consumo común, previo abono de su importe.

Pero si la facultad es contraria al derecho de propiedad individual, está conforme con el derecho natural: se ía intolerable que los que tienen víveres pudieran reservárselos cuando los demás fallecieren de hambre. La necesidad carece de ley, y el caso previsto en el artículo que comentamos es de los más caracterizados. Si el capitán no tiene fondos, tiene crédito, y en el próximo puerto tiene probabilidad de tenerlos; pero si aun así no sucediere, lo primero es salvar y alimentar la tripulación y pasajeros del buque de una muerte cierta é irremediable.

Creemos, sin embargo, que en los actuales tiempos y con la navegación de vapor no se darán, con tanta frecuencia, casos que obliguen á poner en práctica el precepto.

Parte del supuesto, el Código, de que los dueños de los víveres se hallan á bordo, ¿y cuando no lo estén?

Creemos que el capitán podrá hacer lo propio, incautarse de los víveres que lleve en el buque, haciendo en el *Diario de navegación* la declaración previa de la necesidad, reconocida y firmado por la oficialidad del mismo, y los demás asientos en los otros libros de la nave.

Artículo 691

El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán, el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.—(Mex., 1091 y 1100; chil., 907; arg., 953; guat., 785; port., 628.—Véanse las Concordancias del artículo 685.)

Cód. de Com. esp., art. 617.—*El capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento; y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.*

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo, deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este artículo, serán de cargo privativo del capitán, el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

COMENTARIOS

Los bienes ajenos, sin permiso de su legítimo dueño, no pueden asegurar sus deudas personales.

El capitán, por tanto, no puede tomar dinero á la gruesa sobre el buque, para sus propias negociaciones, como decía el art 662 del Código de 1829, con quien concuerda en su esencia éste, que repite el mismo precepto.

Tampoco podrá tomar dinero sobre el cargamento. El legislador es lógico, si sobre el buque, que pertenece al naviero, con quien es de suponer tenga cuenta corriente el capitán, no puede hacer préstamo alguno para sus propias negociaciones, es evidente que mucho menos podrá contra el cargamento, que es de varios, que no tienen relación inmediata con el capitán.

Puede, y lo hemos visto en el artículo anterior, desposeer al propietario de víveres en beneficio de una necesidad común; pero jamás, en ningún caso, para utilidad del capitán de la nave, y al efecto la sanción penal designada en el artículo.

Pero si fuere condueño ó propietario, y en el certificado del Registro mercantil se expresare detalladamente la parte que tuviere en el buque, podrá tomar á la gruesa, y sobre aquélla, la cantidad que obtuviere, siempre *que el buque no tuviere otra obligación.*

Nos parece que en este caso el legislador ha sido más previsora que debiera; bastaba á su propósito distinguir, como en la Ley Hipotecaria, los naturales efectos de las primeras y sucesivas hipotecas, para obviar el inconveniente que ha previsto el legislador.

El más simple gravamen contra el buque impide el préstamo á favor del capitán copropietario del mismo, y aunque con sano propósito, se ha declarado, sin duda alguna, un medio legítimo de crear crédito.

Artículo 692

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

I. De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código Penal;

II. De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables;

III. De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación;

IV. De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque, ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas ó evitarlas;

V. De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan, conforme á los arts. 684 y 686;

VI. De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaron á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

VII. De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 686;

VIII. De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.—(Mex., 1104 á 1107; chil., 908 á 911; arg., 908 á 912, 934 y 957; guat. 786 á 789; fr., 221; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 12; alem., 478 y 479; ital., 496; hol., 345, 346, 349 y 452; port., 496.)

Cód. de Com. esp., art. 618.—*El capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:*

1º De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código Penal.

2º De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables.

3º De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación.

4º De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas ó evitarlas.

5º De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme á los artículos 610 y 612.

6º De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

7º De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 612.

8º De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del Reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

COMENTARIOS

La responsabilidad del capitán no es ya, como en el artículo 676 del Código anterior, la llamada á garantizar á los cargadores, sino que se limita á responder civilmente al naviero; y éste es responsable para con los terceros que con él hubiesen contratado.

Innovación trascendental, que introducida en el Derecho marítimo mercantil, está perfectamente ajustada á los principios de justicia y á la moral. Los cargadores, los pasajeros, contratan, directa ó indirectamente, con el naviero—porque su representante, el capitán, en su nombre se obliga y á sus instrucciones se ajusta para recibir la carga y ajustar el flete;—el naviero, por tanto, es el que debe responder civilmente á unos y otros, ya por las razones antedichas, ya porque los terceros no han tenido intervención alguna en el nombramiento del capitán. Aceptan el flete, contratan el transporte de mercancías, teniendo en cuenta la razón social de la casa naviera, y en muchos, ó en la mayor parte de los casos, en que los terceros desconocen las cualidades y circunstancias que adornan al capitán. Es justo, por tanto, que el naviero sea el responsable civilmente para con los terceros; es moral, porque éstos no le eligen, y es conveniente, porque la solvabilidad será, sin duda, más perfecta.

Examinemos detenidamente cada uno de los casos comprendidos en este artículo:

Por el caso 1º se hace responsable en la forma dicha y respectiva—al capitán y naviero en su caso—de los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento.

Por leve que sea la falta, por insignificante que apareciere el descuido, puede tener grandísima trascendencia, y ni de la *falta leve*, ni de la *levísima* está exento el capitán. La fortuna del naviero, la de los cargadores, la vida de la tripulación y de los pasajeros, están encomendadas á su pericia y á su valor, que no deben faltarle en ninguno de los actos.

La severidad del Código es precisa, se impone y debe acatarse y cumplirse estrictamente. La más ligera sospecha de delito ó falta, de carácter grave, del capitán, en el cumplimiento de su deber, debe someterse á los Tribunales, que deberán castigar el hecho que resulte con arreglo al Código penal.

El art. 676 del Código anterior apreciaba, igualmente que éste, la responsabilidad del capitán, aunque considerándola única é inmediata para los terceros.

Por el caso 2º se hace responsable al capitán de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, para lo cual tuvo en su día la facultad de elegirla, y debe velar en todo tiempo acerca de la conducta de los marineros, y tomar las precauciones consiguientes al efecto de impedir los delitos que expresa el caso.

Ya sabemos que el capitán es el jefe de la nave, y ejerce funciones en ella de carácter público; debe, por tanto, mantener el orden á bordo y cuidar de que cada uno cumpla estrictamente, cuando menos, con su obligación. Si se turbare el orden ó se faltare al servicio de la nave, resultará inmediata presunción de que el capitán no hizo uso de la autoridad que le confieren las leyes, é incurrirá en la responsabilidad que este Código y las Ordenanzas marítimas señalan, si inmediato á la comisión de la falta ó delito no resultare el castigo provisional, y más tarde la entrega del delincuente á las autoridades del primer puerto que arribare.

Los individuos de la tripulación que realizaren actos penados, como sustracción ó latrocinio, deberán ser multados en cantidad tres veces mayor del valor de la cosa robada.

Cuando el valor del hurto no excediere de 7 pesetas 50 céntimos, serán condenados los culpables á seis meses de campaña sin ración de vino.

Pueden, sin embargo, aplicarse penas más rigurosas á los reos, según la gravedad y circunstancias particulares del delito.

A más de las facultades que tiene el capitán para que reine el orden en el buque, tiene acción civil para repetir contra los culpables. El precepto es lógico, puesto que el capitán es siempre, y en todo caso, civilmente responsable de todas las sustracciones y latrocinios que se cometieren en el buque.

Es respons. ble, además, el capitán según el caso 3º, de las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren al buque por contravención á las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación de los puertos á que arribare y del de matrícula.

Como jefe de la nave debe conocer y cumplir todo el Derecho internacional marítimo, público y privado que le compete por su cargo, y cumplir todo el Derecho positivo de los países á cuyos puertos arribare. Si desconociere algo, y por ello le sobrevinieren al buque pérdidas, multas y confiscaciones, suya es la culpa y suya debe ser la responsabilidad.

Llega ésta hasta responder el capitán de los daños y perjuicios que se causaren al buque, á los viajeros ó á la carga (caso 4º), por motivos de discordias á bordo, por faltas cometidas á bordo por la tripulación en el servicio ó defensa del mismo, si no probare que para prevenirlas ó evitarlas usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad.

La disciplina á bordo es una de las primeras necesidades que deben cumplirse; las discordias pueden, contra toda previsión, originarse en sus buques, mucho más, en aquellos que hubiere de verificar una larga navegación; mas si surgieren en buque en que no existiere disciplina, la responsabilidad es del capitán que no usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad.

No basta, para la esencia de su responsabilidad, que el capitán, al surgir la discordia, dicte disposiciones más ó menos severas, si oportunamente no las evitó con el cumplimiento estricto de su deber, que como jefe de la nave le incumbe y obliga.

Tampoco le están permitidos los excesos en el cumplimiento de su deber; pero muy especialmente en todas las obligaciones que le corresponden por los artículos 610 y 612, según dispone el caso 5º.

El capitán que toma un rumbo contrario al que debe tomar, ó que lo varía sin justa causa, calificada de tal por la junta designada en el caso 6º, se constituye responsable de todas las pérdidas ó daños que por fuerza mayor ó caso fortuito sobrevengan á la nave ó al cargamento.

De esta responsabilidad no le eximirá excepción alguna, pero se considerarán causas justas para variar de rumbo las mismas que lo fueren para las arribadas forzosas.

Este precepto es el mismo del art. 678 del Código antiguo.

Responde también el capitán de las inobservancias referentes á las luces y maniobras para evitar los abordajes, así como de entrar voluntariamente en puerto distinto de su destino, según expresamente determinan los casos 7º y 8º de este artículo; pero entiéndase bien, el capitán en este caso responde civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él.

**

Esta prescripción, que es nueva en el Derecho mercantil marítimo español, venía ya consignada en el Código civil francés (art. 1998), y por ley de 14 de Junio de 1841 fué introducida en el Código de comercio francés, modificando con este motivo el art. 216 del mismo.

El Código alemán, en su art. 451, declara que «el armador es responsable del daño causado á un tercero por un individuo del equipaje en el ejercicio de sus funciones;» y de la letra y espíritu de otros más, dedúcese que la persona obligada civilmente con relación á tercero, es siempre el naviero.

Es, pues, un principio reconocido en el Derecho mercantil marítimo del mundo, el de la responsabilidad inmediata del naviero.

Artículo 693

El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de

la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.—(Mex., 1108; chil., 911; arg., 909; guat., 789; fr., 222; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 13; ital., 498; port., 496 y 497.)

Cód. de Com. esp., art. 619.—*El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa.*

COMENTARIOS

Este artículo concuerda con el 681 del Código anterior.

Desde el momento que el capitán se hace cargo de las mercancías se hace responsable de ellas, y cesa su responsabilidad en el muelle del puerto donde debiere hacer la descarga, salvo si se hubiere pactado expresamente lo contrario por escrito.

Los cargadores deben entregar las mercancías á bordo, bien liadas, empaquetadas y enfardadas, á fin de que por lo que se relaciona con su embalaje, pueden llegar sin averías á su destino. Cuando el capitán notare alguna falta en el embalaje y la hiciere notar al cargador, y éste no subsanare el defecto señalado, los deterioros que en ella hubiere no serán de cuenta del capitán.

No entramos más á fondo en esta materia, porque habremos de tratarla más detenidamente al ocuparnos del transporte marítimo. Por ahora nos es suficiente con determinar la responsabilidad del capitán y los casos en que ésta no existe.

Artículo 694

No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquel hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagaré á su nombre.—(Mex., 1109 y 1113; chil., 865 y 912; arg., 950; guat., 743 y 790; fr., 228 y 230; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 19 y 21; alem., 498, 501 y 502; ital., 496 y 505; hol., 345; port., 496 y 511.)

Cód. de Com. esp., art. 620.—*No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas.*

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagaré á su nombre.

COMENTARIOS

Este artículo determina:

1º La responsabilidad del capitán en los daños que sobrevinieren al buque y al cargamento en los casos de fuerza mayor.

2º La que tiene en todo caso por sus propias faltas.

Por el primero, como no podía menos, está exento de toda ella; por el segundo, ni el pacto en contrario le exime de la que le corresponde.

Por las obligaciones que contrajere el capitán para reparación, habilitación y avituallamiento del buque, sólo responde el naviero; precepto que ya en su lugar respectivo dejamos comentado; pero hay una excepción, y es la siguiente:

Cuando el capitán hubiere comprometido *terminantemente* su propia responsabilidad.

Cuando hubiere suscrito letra ó pagará á su nombre.

Salvo estos dos casos taxativamente señalados en el Código, el capitán no es responsable de los gastos consiguientes á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque.

Este artículo, en su última parte, es una reproducción del 686 del Código de 1829, y concuerda con el 586 del presente.

Artículo 695

El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal.—(Mex., 1111; chil., 913; arg., 954; guat., 791; fr., 236; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 26; ital 512; hol., 775.)

Cód. de Com. esp., art. 621.—*El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrechos del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, réditos y costas, é indemnizará los perjuicios que ocasione.*

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal.

COMENTARIOS

La responsabilidad civil no excluye la criminal en los actos abusivos que llevaré á cabo el capitán, antes bien, ésta complementa aquélla.

Califica el precepto de fraude los actos de este género que cometiere el capitán, y entendemos que se hallan comprendidos en el cap. XI, lib. II del Código Penal.

Artículo 696

Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.—(Mex., 1110; chil., 905; arg., 935; guat., 783; hol 364; port., 644 y 655.)

Cód. de Com. esp., art. 622.—*Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores, y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.*

COMENTARIOS

Buena, previsora, es la prescripción que antecede, por que da una norma de la conducta que debe seguir el capitán del buque cuando apareciere corsarios ó buques de guerra contra su pabellón.

En los tiempos que corren, no es muy fácil que los corsarios infesten el mar, aun cuando el célebre *Alabama* es una manifestación de su posibilidad, como ocurrió cuando la guerra de los Estados Unidos de América; pero, sin embargo, bueno es que sepa á qué atenerse en casos tales.

Es contrario, sin embargo, contra el espíritu de estos tiempos, la concesión de *patentes de corso*, y todo país civilizado debe rechazar medio semejante.

**

Las razones de prudencia que aconsejan al capitán cierta mesura, no deben ser de tal índole que ocasionen perjuicios mayores que los temidos por el naviero; en todo caso, debe procurar cumplir exactamente las disposiciones de éste. Estas órdenes son su irresponsabilidad, pero siempre dejando cierta laxitud á las eventualidades que no pudo prever aquél.

Artículo 697

Si se viere atacado por algún corsario y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento y justificará el hecho ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor quedará exento de responsabilidad.—(Mex., 1098; chil., 905; arg., 937; guat., 783; hol., 365; port., 508.)

Cód. de Com. esp., art. 623.—*Si se viere atacado por algún corsario, y después de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento, y justificará el hecho ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe.*

Justificada la fuerza mayor, quedará exento de responsabilidad.

COMENTARIOS

El Código no recomienda la defensa, aunque si la resistencia al despojo que intentare realizar el corsario; y por el contrario, encarece la necesidad de evitar su encuentro. Cumplirá el capitán con su deber si en el *Diario de navegación* consignare todos los movimientos que hiciere para librarse de su perseguidor, y cuando al fin todas sus disposiciones resultaren insuficientes y cayese en poder de un corsario, formalizará el respectivo asiento en el *libro de cargamento*, y justificará, por el procedimiento señalado en la Ley de Enjuiciamiento civil, ante la autoridad judicial lo ocurrido.

Si la fuerza mayor se justificare, la exención del capitán deberá sentenciarse por el Juez ó Tribunal que conociere en el asunto.

No exige más el precepto, pero puede el capitán, como todo ciudadano, resistir á la fuerza con la fuerza, porque la defensa es legítima ante toda agresión, y mucho más en la de semejante naturaleza. Mas el que no se defendiere con la fuerza, no constituye falta leve ni levisima, porque no tiene esa obligación.

No corresponde á la naturaleza de un comentario del Código de comercio entrar en terreno propio del Código Penal, y basta lo expuesto para determinar la obligación que impone al capitán de la nave el art. 623.

Artículo 698

El capitán que hubiese corrido temporal á considerarse haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida a la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.

Del mismo modo habrá de proceder el capitán si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata haciendo relación de los hechos.

La autoridad, ó el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos recibiendo declaración á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente, en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al juez ó tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fé si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare se estará á lo que resulte de estas, salvo siempre la prueba en contrario.—(Mex., 1081 y 1099; chil., 905; arg., 939 y 940; guat., 783; fr., 245; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 35; alem., 490; ital., 516 á 519; hol., 383 y 384; port., 506 y 511.)

Cód. de Com. esp., art. 624.—*El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado.*

Del mismo modo habrá de proceder el capitán, si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos.

La Autoridad, ó el Cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado, con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al Juez ó Tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fé si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare, se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

COMENTARIOS

Todos estos preceptos conforman con los prevenidos en la ley de Enjuiciamiento civil en la parte que se ocupa de los actos de jurisdicción voluntaria en negocios de comercio, y ambos deben ser concordados para su estricto cumplimiento en los casos á que se circunscribe este artículo.

Artículo 699

El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas y cumpla las demás formalidades que los reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si por ausencia del consignatario ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del juez, ó tribunal, ó autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.—(Mex., 1101 á 1103, 1112; chil., 906; arg., 961; guat., 784; hol., 387.)

Cód. de Com. esp., art. 625.—*El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas, y cumpla las demás formalidades que los Reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.*

Si, por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

COMENTARIOS

Lo natural es que el capitán cumpla primeramente con las obligaciones que le imponen los poderes públicos. El principio, que en Derecho internacional se llama de territorialidad, exige que así sea cuando el capitán arribe á puerto extranjero, y el deber de acatar las leyes del país cuando arribare á puerto español así lo demandan.

Lo primero, pues, es obtener el permiso de desembarco de las oficinas de Sanidad y Aduanas, y cumplimentar todas las demás disposiciones que la Administración exija para arribar al puerto. Después que todos estos particulares se hayan cumplimentado, el primer deber del capitán es entregar sin desfalco alguno el cargamento á los consignatarios, y el buque, cuando llegare al puerto de arribada, al consignatario.

Esto en el supuesto que el capitán hubiere terminado su viaje y cumplido su compromiso; pero cuando el buque se detuviere en el puerto sólo para descargar los pasajeros ó las mercancías, cumple con entregar estas al portador legítimo de los conocimientos; y si ignorase á quién deberá hacer la entrega, pondrá el hecho en conocimiento del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien