

los capitanes son electores y eligibles en los tribunales de comercio (Ley de 8 de diciembre de 1883, arts. 1 y 8).

851. *De la responsabilidad del capitán.*—El capitán es responsable hacia el armador de las faltas que comete en el ejercicio de sus funciones, art. 221 del Cód. de Comercio; esto es una aplicación de los principios del mandato (artículo 1992 del Cód. Civil). Es también responsable hacia los terceros del daño que puede causarles por su culpa, particularmente en caso de abordaje, en virtud del art. 1382 del Cód. Civil. En el lenguaje del derecho marítimo, la culpa del capitán se llama ordinariamente *baratería del patrón*; pero algunas veces esta expresión se reserva para los fraudes del capitán ó para las faltas de tal manera graves que se asimilan al dolo (1).

852. El capitán contrata frecuentemente para las necesidades de la navegación: entonces, como cualquiera otro mandatario, no está sujeto á ninguna obligación; el armador es quien, en calidad de mandante, está obligado hacia los terceros. Según una antigua tradición se admite una excepción, en lo concerniente al capitán, á la regla: *nadie litiga en Francia por procurador*, de tal manera que los juicios concernientes al navío, pueden ser intentados por el capitán ó contra él, sin que figure el nombre del armador en los actos del procedimiento; pero las condenaciones pronunciadas no pueden ser ejecutadas sino sobre los bienes del armador (2).

853. Los derechos y las obligaciones del capitán varían según que sea antes de la partida del navío, en el curso del viaje ó la llegada á su destino.

854. *Derechos y deberes del capitán antes de la partida.*—Los poderes conferidos al capitán, las obligaciones que le son impuestas por la ley antes de la partida del navío,

(1) Art. 692 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 668 y 684 del Cód. de Comercio de México.

tienen por objeto principal asegurar que el navío parte en todas las condiciones requeridas para asegurar su feliz arribo al puerto de destino.

Con este objeto, el capitán puede alistar á las gentes de la tripulación, hacer trabajar en la recorrida (es decir en las reparaciones) del navío, comprar velas, cordajes y demás cosas para la embarcación, tomar dinero prestado, fletar el navío y generalmente hacer todo lo necesario para asegurar á éste una feliz navegación. Sin embargo, para que el capitán tenga estos poderes, es necesario que no se encuentre en el lugar en que habita el armador; porque entonces no debe ejecutar estos actos sino de acuerdo con el armador, es decir, después de haber obtenido su asentimiento (arts. 232 y 223) (1). Si el capitán no consultara al armador, sin duda sus actos no serían menos válidos respecto de los terceros de buena fe que ignorasen el domicilio del armador; pero el capitán sería el responsable hacia éste del daño que le hubiera causado obrando sin su consentimiento (2).

855. *Obligaciones del capitán antes de la partida.*—Antes de tomar carga, el capitán debe hacer practicar la visita de su navío en los términos y en las formas prescritas por los reglamentos. La visita se opera por antiguos navegantes ó carpinteros designados anualmente por el tribunal de comercio; tiene por objeto comprobar si el navío se halla en estado de soportar el mar y provisto de todos los instrumentos necesarios á una buena navegación. Se levanta una acta para cada visita y se deposita en la oficina del tribunal de comercio; debe encontrarse siempre un extracto de ella á bordo del navío (arts. 225 y 226 del Cód. de Comercio). (3)—Para los navíos que navegan á largo viaje

(1) Arts. 684 y 685 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 692 fr. V del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 686 fr. IV del Cód. de Comercio de México.



debe hacerse la visita á cada viaje, si han trascurrido seis meses desde la visita precedente, á menos que el navío no haya sufrido averías (Ley de 29 de enero de 1881, art. 2). Los navíos dedicados al cabotaje están sometidos á la visita una vez por año.

La visita tiene, aun desde el punto de vista de los intereses privados, cierta importancia. Cuando surge una dificultad sobre la causa de un accidente de mar, la visita hace presumir que el navío ha partido en buen estado de navegabilidad mientras que la falta de la visita hace presumir que el navío no estaba á la partida en situación de soportar el mar. Estas presunciones no son, por lo demás, absolutas, pueden ser combatidas por la prueba contraria.

856.—El capitán no debe partir sin tener á bordo diferentes piezas que se designan bajo el nombre colectivo de *piezas de á bordo*; éstas son:

a. El acta de *afrancesación* (art. 226 del Cód. de Comercio (1)).

b. *El rol de tripulación*.—Es este un estado levantado por el comisario de la inscripción marítima; contiene el nombre del navío, de su puerto de residencia, del propietario y del armador, el género de navegación que debe ejecutar el navío, los nombres y pronombres, la filiación, el lugar y la fecha de nacimiento, el domicilio, señas particulares, el cuartel, el folio y número de inscripción, el grado en el servicio, la cualidad á bordo de la embarcación, las condiciones de alistamiento de todas las personas que componen la tripulación; se asientan allí también los nombres de los pasajeros. En fin, se mencionan igualmente los anticipos hechos en el curso del viaje sobre los salarios y autorizados por el funcionario competente. El rol de tripulación se renueva en cada viaje para las embarcaciones á larga distancia y cada año para las demás.

(1) Art. 686 fr. I del Cód. de Comercio de México.

El rol de tripulación es útil desde varios puntos de vista: sirve en primer lugar para probar las convenciones celebradas entre el armador ó el capitán y las gentes de mar (Cód. de Comercio, arts. 250) (1); comprueba la nacionalidad del capitán y de las gentes de la tripulación; sirve de base para las retenciones que hay que operar en beneficio de la Caja de los inválidos de la marina.

c. *Los conocimientos y cartas-partidas*.—La *carta-partida* es el escrito que comprueba el fletamento del navío; el *conocimiento* es el escrito que comprueba que el capitán ha recibido las mercancías sobre el navío. V. núms. 861 y siguientes.

d. Las actas de visita. V. núm. 855.

e. *Los recibos de pago ó los recibos de caución* de las aduanas. Los recibos de pago son finiquitos entregados por la misma administración de las Aduanas. Los recibos de caución son certificados, entregados por la misma administración y que comprueban que, mediante la obligación de una caución, pueden circular libremente mercancías entre el lugar de partida y el de destino.

f. *La despedida*.—Es una especie de pasaporte entregado por la administración de las aduanas y sin el cual un navío no puede salir de su puerto de residencia. La despedida comprueba que el navío es siempre francés y permite afirmar la entidad del mismo para el cual se entrega con aquel al que se aplica el acta de *afrancesación*. La despedida es válida por un año ó por el tiempo del viaje, si dura más de un año (2).

g. *El manifiesto*.—Es una nomenclatura de todas las mercancías que forman el cargamento; resume, por decir así, los diversos conocimientos entregados por el capitán. Los manifiestos facilitan la percepción de los derechos de

(1) Art. 686 fr. I del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 686 frac. I del Cód. de Comercio de México.



aduana, impiden el contrabando y ayudan á la confección de los cuadros estadísticos de las aduanas que hacen conocer el movimiento de la importación y de la exportación (1).

*h. El certificado ó patente de sanidad.*—Es un acta que comprueba el estado sanitario del país de procedencia y el de navío al tiempo de la partida. Indica especialmente la existencia ó la ausencia de las enfermedades contagiosas en vista de las cuales se ha organizado la policía sanitaria marítima. Se distingue la *patente limpia*, la *patente sospechosa* y la *patente bruta*: es *limpia* cuando acredita la ausencia de enfermedades contagiosas en el puerto de procedencia; *sospechosa* cuando se duda sobre el estado sanitario de este puerto; en fin, *bruta*, cuando señala la existencia de una enfermedad contagiosa. Cuando la patente es limpia, se admite el navío, al tiempo de la llegada á su destino, *en libre práctica*: cuando es *bruta* ó *sospechosa*, sufre una cuarentena cuya duración varía según las circunstancias (2).

*i. El libro de á bordo.*—El capitán debe llevar un *libro ó registro de á bordo* conforme á la ley; es una especie de diario de la administración del capitán. Según el art. 224 del Cód. de Comercio, debe contener las resoluciones tomadas durante el viaje, las entradas y gastos relativos al navío y generalmente todo lo que concierne á las obligaciones del lugar ó rendir una cuenta ó á formular una demanda.—Este registro desempeña un papel muy importante desde el punto de vista de la prueba: puede servir ya al capitán para justificarse cuando se alega alguna falta á cargo suyo, ya al armador ó á los aseguradores para probar la culpa del capitán. Corrobora el *informe de mar* que debe rendir el capitán al llegar á su destino (núm. 860). Por

(1) Art. 686 frac. III del Cód. de Comercio de México.  
(2) Art. 686 frac. I del Cód. de Comercio de México.

lo demás, se admite naturalmente la prueba contra las enunciaciones del libro de á bordo (1).

856. El capitán que contraviene los arts. 224 á 227 del Cód. de Comercio, es decir, que no lleva libro de á bordo ó no hace operar las visitas ó que no tiene las piezas de á bordo prescritas ó que no permanece á bordo de su navío, se presume culpable cuando se produce un accidente, á él corresponde probar, si ha lugar, la fuerza mayor ó el caso fortuito.

857. *Obligaciones y poderes del capitán en el curso de viaje.*—El capitán debe conducir el navío al puerto de destino, siguiendo el camino indicado por el armador ó, en ausencia de indicación, el camino más directo y el más ordinariamente seguido. No puede *hacer escala*, es decir, detenerse en un puerto intermedio, sino en tanto que el armador lo haya autorizado para ello. Si *hace escala voluntariamente* es responsable del daño resultante de este á todos los interesados (2). No ha lugar evidentemente á esta responsabilidad cuando el capitán *ha hecho una escala forzosa*, es decir, ha hecho entrar su navío en un puerto intermedio para hacerlo reparar, para escapar á la tempestad ó á la persecución del enemigo. Hay, pues, grande interés en conocer la causa de una escala. A fin de ilustrar á los interesados y ministrarles, así como al capitán, un medio de prueba, la ley prescribe á rendir al presidente del tribunal de comercio, ó, en defecto, al juez de paz en Francia, al cónsul en país extranjero, un informe (frecuentemente llamado *pequeño consulado*) en el cual se declaran las causas de la escala (art. 245 del Código de Comercio). V. núm. 860 (3).

858. El capitán debe estar personalmente á bordo de su

(1) Art. 686 frac. III del Cód. de Comercio de México.  
(2) Art. 686 frac. XI y XII del Cód. de Comercio de México.  
(3) Art. 686 frac. XII del Cód. de Comercio de México.



navío, especialmente á la entrada ó á la salida de los puertos, ensenadas ó ríos (art. 227 del Cód. de Comercio) (1). En principio, todo capitán debe, á la entrada ó á la salida de un puerto, tomar un piloto, es decir, un navegante especialmente encargado de dirigir el navío (Decreto de 12 de Diciembre de 1806, art. 34). Los pilotos instituidos por la administración de la marina gozan de un monopolio; algunos decretos fijan los derechos de pilotaje que han de percibirse en la comprehensión de cada distrito marítimo. El pilotaje es obligatoto en el sentido de que todo capitán debe pagar estos derechos, reciba ó no piloto á bordo. Por lo demás, la presencia de un piloto á bordo no dispensa al capitán de la obligación de permanecer él mismo sobre su navío. El piloto no manda; solamente da consejos al capitán, indicándole los escollos; el capitán puede no seguir la opinión del piloto. Así se admite que el capitán es responsable de sus faltas, á pesar de la presencia del piloto (2).

859. En el curso del viaje, el capitán tiene poderes muy extensos; puede, para continuar el viaje, ejecutar todos los actos que circunstancias extraordinarias hagan necesarios. Pero no puede, sin mandato especial, ni vender el navío, á menos que esté incapaz de navegar (art. 237 del Código de Comercio), ni hipotecarlo. (Ley de 10 de julio de 1885, art. 3). Además, para los actos más graves que necesidades urgentes pueden hacer inevitables, la ley toma precauciones á fin de evitar que se hagan sin necesidad real y de una manera nociva para el armador; tal es el objeto del art. 234 del Cód. de Comercio (3).

A veces se producen averías que importa reparar en el curso del viaje; se agotan los víveres y el capitán no tiene las sumas necesarias para pagar los gastos de las repara-

(1) Art. 686 frac. VII del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 686 frac. VI del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 685 del Cód. de Comercio de México.

ciones, para comprar víveres suplementarios ó para subvenir á cualesquiera otros gastos urgentes é imprevistos. El capitán puede procurarse estas sumas de varias maneras. Según el art. 234, puede pedir prestado sobre el casco y quilla del navío, es decir, pedir prestado á la gruesa, afectando el navío al prestamista, pedir prestado dando en prenda mercancías, vender una parte del cargamento; podría también contratar un préstamo á la gruesa sobre las mercancías. El capitán, que quiere hacer una de estas operaciones debe llenar diferentes formalidades destinadas á asegurar que existe una necesidad real. Según el art. 234, es necesario: 1º, que una acta firmada por los principales de la tripulación compruebe la necesidad de las expensas que hay que hacer; 2º, que el capitán se haga autorizar en Francia por el tribunal de comercio ó en defecto de éste, por el juez de paz; en el extranjero por el cónsul, ó, en defecto de éste por el magistrado del lugar.

En virtud del art. 234, el capitán puede haber vendido mercancías pertenecientes á cargadores, para subvenir á los gastos que debe, en definitiva, soportar el armador. ¿Qué pueden reclamarle los cargadores? Se hace una distinción á este respecto, según que el navío llega á no buen puerto. Si el navío llega á buen puerto, se toman en cuenta al propietario sus mercancías vendidas, según el curso de las mercancías de la misma naturaleza y calidad en el lugar de la descarga del navío en el momento de su llegada; urgido el capitán vende frecuentemente á bajo precio y sería injusto hacer soportar á los cargadores la pérdida resultante de esto, arts. 234, párrafo 7 y 298, párrafo 1. Pero, si el navío se pierde, hay que tomar en cuenta el precio de las mercancías, art. 298, párrafo 2. Por lo demás, el armador tiene la facultad de abandonar el navío y el flete á aquellos cuyas mercancías han sido vendidas, art. 298, párrafo 3. Puede haber aquí para los cargadores una causa de perjuicio bastante grave; así los que de entre ellos son adverti-



dos tienen el derecho de oponerse á la venta de sus mercancías y pedir que sean desembarcadas (art. 234, párrafo 3 (1)).

860. *Obligaciones y poderes del capitán á la llegada.*— El puerto de destino, se determina de ordinario á la partida. Sin embargo, en los usos comerciales actuales, no se fija frecuentemente sino en el curso del viaje; algunos navíos tienen un *destino alternativo*: son expedidos para un puerto en que el capitán sabrá de un corresponsal del armador ó del cargador hacia qué puerto debe dirigirse definitivamente para operar la descarga.

El capitán debe comprobar el momento preciso de su llegada al puerto de destino; esta comprobación sirve para determinar el punto de partida del plazo de 24 horas en el cual debe hacer visar su libro de á bordo por la autoridad competente y á depositar su informe de mar (2).

En las 24 horas de su llegada, el capitán hace visar su registro ó libro de á bordo. El visa se da en Francia por uno de los jueces del tribunal de comercio, por el comercio, por el prefecto ó su adjunto en los lugares en que no hay tribunal de comercio, en país extranjero por el cónsul (art. 242 del Cód. de comercio). Esta medida está prescrita, á fin de que el capitán no modifique las enunciaciones del libro de á bordo, según el interés que él creería tener en ello después, para justificar su conducta.

El capitán debe también rendir un *informe de mar* que se exige en el caso de llegada á su destino, de naufragio y, como se ha dicho antes, de escala forzada (núm. 857). Las enunciaciones que hay que insertar en este informe varían según los casos. En caso de llegada á su destino el informe debe enunciar el lugar y el tiempo de la partida, la ruta que ha seguido el navío, los azares que ha corrido, los

(1) Art. 685 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 686, fr. VIII del Cód. de Comercio de México.

desórdenes sucedidos en el navío y todas las circunstancias de la navegación, art. 241 del Cód. de comercio, y art. 10 de la Ordenanza de 29 de Octubre de 1833. El informe debe hacerse en las 24 horas de la llegada; es necesario que el capitán no tenga tiempo de buscar los medios de disimular la verdad y de engañar con falsas enunciaciones en el informe. Por lo demás, el capitán tiene interés en apresurarse; porque, salvo en el caso de peligro inminente, no puede desembarcar mercancías antes de haber hecho su informe. Así el capitán no puede redactar su informe de manera que explique en descargo suyo averías provenientes de su culpa y que no advirtiera sino después de haber tocado en tierra. En apoyo del informe de mar, el capitán debe entregar diferentes piezas (art. 11 de la Ordenanza de 29 de Octubre de 1833).

El informe se rinde en Francia y en las colonias francesas ante el presidente del tribunal de comercio, ó en los lugares en que no hay tribunal de comercio, ante el juez de paz del cantón (arts. 245 y 246 del Cód. de comercio). En país extranjero el informe se rinde al cónsul, y á falta de cónsul, al juez del lugar ó á cualquiera otra autoridad civil. De aquí viene el nombre de *consulado* dado á este informe.

En caso de escala, el informe es más compendiado (art. 245). Así se le llama entonces informe pequeño ó *pequeño consulado*.

En caso de naufragio ó de encalladura con rompimiento, el informe debe indicar el lugar del siniestro, dar los nombres de los marinos ó pasajeros que hubieran perecido, dar explicaciones sobre el estado del navío, sobre los efectos papeles y sumas salvadas. Ordenanza de 29 de Octubre de 1833, art. 55.

El informe debe ser ratificado por el capitán; pero esto no basta. Por lo mismo que el informe emana del capitán, se puede temer que presente los acontecimientos de la na-



vegación bajo un aspecto favorable para él y poco conforme á la verdad. Así el informe es objeto de una comprobación que se hace por medio del interrogatorio de las gentes de la tripulación y de los pasajeros, arts. 246 y 247 del Cód. de comercio. La fuerza probatoria del informe varía según que la comprobación se ha verificado ó no.

El informe comprobado hace prueba de los hechos que acredita contra el capitán, salvo para los interesados rendir la prueba contraria por todos los medios (art. 249). Cuando el informe no ha sido comprobado no puede invocarse en descargo del capitán, pero hace prueba en su contra. Sin embargo, no se puede exigir lo imposible y cuando el capitán se ha salvado solo en caso de naufragio ó cuando los pasajeros ó las gentes de la tripulación rehusan responder al interrogatorio, el informe no comprobado tiene la misma fuerza probatoria que si se hubiera hecho la comprobación, art. 247 del Cód. de comercio.

Cuando el capitán no rinde el informe de mar, hace un informe irregular ó no lo hace sino 24 horas después de la llegada, se presume que ha causado por su culpa los accidentes sobrevenidos durante el viaje; esta presunción puede ser destruida por la prueba contraria.

El propietario de un navío puede usarlo él mismo: por ejemplo, puede entregar mercancías al capitán y encargarlo de trasportarlas al puerto de destino para venderlas allí, puede consagrar su embarcación á la pesca, hacerle comprender viajes con un fin científico ó de recreo. Pero más á menudo el propietario de un navío lo aprovecha, alquilándolo á otras personas, para que sus mercancías sean trasportadas en él. El alquiler de los navíos se llama *fletamento* ó *carta-partida*.

#### CAPITULO IV

##### DEL FLETAMENTO (1).

861. El propietario de un navío, como el de cualquiera otra cosa, puede usarlo él mismo: por ejemplo, puede entregar mercancías al capitán y encargarlo de trasportarlas al puerto de destino para venderlas allí, puede consagrar su embarcación á la pesca, hacerle comprender viajes con un fin científico ó de recreo. Pero más á menudo el propietario de un navío lo aprovecha, alquilándolo á otras personas, para que sus mercancías sean trasportadas en él. El alquiler de los navíos se llama *fletamento* ó *carta-partida*.

El nombre de *fletamento* es mucho más usado; la denominación de *nolisement*, que no parece haber tenido jamás curso sino en el Mediterráneo, está casi abandonada. En cuanto á la de *carta-partida* es anfibológica; esta expresión designa más bien el escrito destinado á comprobar el contrato de fletamento que este contrato mismo (núm. 864). Sirviéndose de la palabra *fletamento*, se entiende por flete el alquiler del navío, el que da en alquiler el navío es el naviero ó fletante (*freteur*) y se llama fletador (*affreteur*) aquel á quien se alquila.

En realidad el Código de comercio coloca bajo el nombre de fletamento dos contratos diferentes. El propietario de un navío conviene á veces en que pondrá, mediante un

(1) Arts. 273 á 310 del Cód. de Comercio francés y 727 á 920 del de México