

## LIBRO V

### EL DERECHO MARÍTIMO

*Bibliografía:* ASCOLI, en el *Commento al Codice di commercio*, Verona, 1883, tomo VII.—DESJARDINS: *Traité de droit commercial maritime*, ocho tomos, 1878-88.—DE VALROGER: *Droit maritime*, cinco tomos, 1883-86.—DE COURCY: *Questions de droit maritime*, cuatro tomos. Paris, 1877-88.—LEWIS: *Das deutsche Seerecht*, 2.<sup>a</sup> ed., 1883-84.—WAGNER: *Handbuch des Seerechts*, en el *Handbuch de Binding*, tomo I, 1884 (esta obra notabilísima, en especial para investigaciones históricas, quedó interrumpida por la muerte del autor).—ABBOT: *Treatise on the law relating to merchant ships and seamen*, 12.<sup>a</sup> ed. Londres, 1881.—MACLACHLAN: *A treatise on the law of merchant shipping*, 3.<sup>a</sup> ed. 1880.—Para las investigaciones históricas: ALIANELLI: *Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle provincie napoletane*. Nápoles, 1871.—PARDESSUS: *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, seis tomos. Paris, 1828-45 (esta colección contiene casi todas las fuentes del derecho marítimo hasta 1700).—TRAVERS TWISS: *Monumenta juridica. The black book of the admiralty with an appendix*, cuatro tomos. Londres, 1871-76.—GOLDSCHMIDT, *Universalgeschichte*, pág. 335 y siguientes.—WAGNER, libro citado.

150. NOCIONES HISTÓRICAS Y ECONÓMICAS.—El derecho marítimo regido por el Código de comercio es la parte del derecho privado que tiene por objeto someter á reglas las relaciones jurídicas que nacen principalmente del ejercicio de la navegación, ya se practique como especulación, que es lo más común, ya para recreo, descubrimiento, instrucción, etc. Tam-

bién sirve para regularizar la navegación en los ríos, canales y lagos, puesto que la íntima analogía de las cosas indujo al legislador á extender á esta industria, salvo raras excepciones, las reglas que históricamente se han formado para los viajes por mar.

El derecho marítimo ha gozado desde sus orígenes más remotos de una verdadera autonomía, con jurisdicción y legislación separadas de las otras materias del derecho mercantil y civil. Después, en la codificación napoleónica, fué considerado como parte del derecho mercantil y tuvo que someterse á sus reglas generales. En la actualidad hay una tendencia jurídica á reunirlo con el derecho mercantil terrestre, tendencia que tiene su fundamento práctico en el uso de los transportes y de los seguros acumulativos.

Aun cuando en el derecho romano abundan las fuentes del derecho marítimo, sin embargo, las fuentes directas de las instituciones vigentes, incluso de las disciplinadas por los romanos, deben principalmente buscarse en las costumbres medioevales. Entonces, inspirándose en las necesidades cotidianas, de los puertos activos del Mediterráneo surgieron colecciones de máximas judiciarias y estatutos de las corporaciones de navegantes, que luego pasaron á los códigos vigentes. La colección de costumbres que adquirió mayor autoridad y la mantuvo por más tiempo en el Mediterráneo fué el *Consulado del mar*, publicado en su edición más completa hacia el año 1370, y elaborado también sobre la base de anteriores colecciones españolas. También en los puertos italianos adquirió autoridad de ley y consiguió dejar en segunda línea á las leyes de origen nacional, entre las cuales merecen, sin embargo, consignarse la *Tavola amalfitana*, la más antigua de todas; los *Ordenamenti di Tra-*

ni (verosímilmente de 1063); el *Capitulare nauticum* de Venecia (año 1255); el *Breve Curiae maris* de Pisa (año 1297), y los *Statuti* de Ancona (año 1397). Más tarde adquirió una autoridad aún más extensa la ordenanza francesa de 1801, que con pocos cambios pasó al Código de comercio napoleónico y después al que nos rige, el cual en esta parte tiene bien poco mérito de originalidad y modernismo.

En esta evolución secular del comercio y del derecho marítimos es notable una tendencia continua, en virtud de la que se han ido separando poco á poco cada vez con más claridad los intereses y las funciones del armador, de la tripulación y de las personas interesadas en la carga, confusos en un principio. En otro tiempo formaban sociedad el armador ó naviero, el capitán, la tripulación y hasta los cargadores, traficando con el cargamento en provecho común. Después, protegidas las mercancías con el seguro, puestas las colonias en regulares condiciones de negocios con la madre patria, cesaron los cargadores de acompañar á las mercancías, recomendándolas á sus corresponsales y sucursales, pagaron el fletamento y guardaron para sí toda la ganancia de la expedición. Aumentando el valor de las naves y la importancia de los viajes, el armador ó naviero, que luego fué por lo común sustituido por las grandes compañías de navegación, limitóse á especular con los fletes, renunciando á traficar con las mercancías. El capitán, que al principio tomaba parte en el tráfico mercantil juntamente con la dotación, y quizá por eso estaba obligado á seguir el consejo de ésta en los más peligrosos trances, fué adquiriendo una posición cada vez más dominante é independiente respecto á la misma. Sus funciones han ido restringiéndose cada vez más al

mando del buque, puesto que esta gran responsabilidad, de la cual dependen tantas vidas y haciendas, especialmente en la navegación á vapor, no debe dividirse ni atenuarse por el consejo de los oficiales de á bordo, ni distraerse con la busca de fletes, la entrega de las mercancías y mucho menos con el tráfico de las mismas. Junto al capitán se fueron dibujando en el derecho moderno otras figuras secundarias, como los agentes y representantes de los cargadores, del naviero y de los aseguradores para todas esas operaciones; como que en esta separación hay mayor garantía para los interesados.

A esta evolución del derecho marítimo contribuyeron principalmente en la Edad Media las ciudades marítimas de Italia; y después del descubrimiento de América, España y Francia. Ahora ha llegado la vez á la influencia inglesa y americana, que ya se revela en las reglas universalmente adoptadas en los contratos de fletamento, en los conocimientos, en los reglamentos de averías. Como estos dos pueblos han conseguido ser los grandes porteadores del mundo, sus principios jurídicos informados por los más fuertes intereses, tienden á prevalecer, facilitados en su extensión por esa suprema necesidad de reglas uniformes que es propia del derecho marítimo.

---