

# La condición jurídica del Buque

por el Sr. VILI BACHICH DE RESINA,  
Doctor en Derecho de la Universidad de Zagreb

El autor de este artículo, ahora domiciliado en el Perú, croata de origen, fué oficial superior de la marina del Reino de Yugoslavia. Pasó por la Escuela Naval del antiguo Imperio austro-húngaro en la cual sirvió como joven oficial, completando después su preparación científica en la Escuela de Guerra de la Marina francesa en París y graduándose de Doctor en Derecho en la Universidad de Zagreb. Fué durante años profesor de derecho marítimo en la Escuela naval y en la Escuela de guerra de la marina yugoeslava en Dubrovnik, siendo al mismo tiempo comandante y director de estudios de tales institutos. Además de otras obras y de varias monografías, publicó en el año 1932 un Manual de derecho público marítimo y de guerra que fué usado como libro de texto en varias escuelas superiores de Yugoslavia y como manual para los consulados, las capitanías de puerto y otras instituciones. En 1935-36 fué miembro de la comisión encargada de redactar la nueva ley de derecho marítimo público yugoeslava y en el año 1939 fué encargado de redactar el decreto-ley sobre el derecho marítimo de guerra y neutralidad, que estuvo en vigencia en Yugoslavia en 1939-41.

## I

### INTRODUCCION

Al tratar del **Derecho Marítimo**, se plantea a menudo la cuestión de saber hasta que límite debemos considerarlo como una rama netamente distinta, es decir autónoma, del derecho y si el derecho marítimo es verdaderamente una cosa separada y no sólo un conjunto de partes de las varias ramas y de varias instituciones del derecho, como por ejemplo del derecho civil o comercial, público, nacional o internacional, que casualmente se

refieren a cuestiones marítimas. Hay tratadistas que discuten la particularidad del derecho marítimo mientras que todos los escritores de tal materia se complacen al menos en relacionar y confrontar las diversas instituciones del derecho Marítimo con las correspondientes del derecho general, del derecho que pudieramos, quizás, frente al conjunto del derecho marítimo, llamar el derecho terrestre.

A pesar de tales discusiones sigue el derecho marítimo, hoy día como antes, desde tiempos inmemoriales, constituyendo una rama particular del derecho, autónoma como la llaman algunos autores. Hablo de tiempos inmemoriales porque no conocemos los comienzos del derecho marítimo, pero lo poco que sabemos de los tiempos más antiguos, según unos hallazgos casuales de varias normas de tales épocas, prueba siempre autonomía.

Como referencia a todo esto será sin duda interesante enumerar las razones que dieron lugar a esta particularidad y hacer notar lo que puede existir de común en las reglas respectivas, además del elemento Mar. ¿Cuáles son, pues, esos elementos importantes que exigen y que exigieron que se redacten hasta códigos completamente separados en muchos casos en el pasado y hoy día?

Uno de los más destacados escritores sobre la materia, el francés Georges Ripert, nos dice que hoy día ya no existe la tendencia de hacer nuevas leyes generales y que el derecho profesional se considera a menudo como la solución ideal, lo que vale "a fortiori" en el caso del derecho marítimo. Pero este es un argumento demasiado general y el mismo Ripert afirma, además, que el comercio marítimo se desarrolla bajo condiciones especiales que exigen una legislación particular, añadiendo que la importancia de los transportes marítimos, el género especial de la vida marítima, los accidentes y riesgos, las necesidades de la seguridad en relación con la cuestión de los riesgos y, por fin, el carácter lejano y la variedad de ciertas operaciones imponen reglas particulares. Ripert se esfuerza también, como muchos otros tratadistas, de poner en relieve razones de la particularidad de las diversas instituciones jurídicas marítimas que difieren de las correspondientes en el derecho en general. Tales argumentos enumerados y muchos semejantes, citados por otros escritores, son sin duda muy exactos y hay que tomarlos en consideración separadamente para las varias instituciones y para el conjunto. Discutiendo de todo eso nos debe particularmente interesar lo que hallamos de común en las varias instituciones del derecho marítimo que explique tal naturaleza particular del conjunto. Los elementos comunes más sencillos y visibles a primera vista son la relación directa o indirecta con el mar, por tratarse de navegación marítima y la relación directa con el instrumento principal de la navegación, es decir con el BUQUE, que nos parece ser por este motivo un elemento fundamental del Derecho Marítimo.

La importancia del elemento BUQUE aparece inmediatamente en toda su amplitud, si consideramos que el buque se encuentra como sujeto u objeto común en la mayoría de las normas del derecho marítimo o que los sujetos de las mismas están por lo menos relacionados con buques. Eliminando del derecho marítimo todo lo que se refiere al buque o que esté en relación con él, no quedaría casi nada. Bastará mencionar los capítulos principales del derecho marítimo privado: el buque y su carácter jurídico, sus relaciones de propiedad, la construcción, compra o venta del buque y

su inscripción en registros, sus documentos, su tripulación, el capitán y el armador o propietario; en lo que se refiere al buque, los acreedores del buque, los préstamos al buque, los privilegios marítimos que corresponden siempre a determinado buque, los contratos marítimos, que igualmente se refieren a buques individuales, el fletamento o el transporte de pasajeros, pues los abordajes, la asistencia marítima, el salvataje y las averías, sólo pueden realizarse en buques o entre buques determinados; la hipoteca naval, que debería llamarse hipoteca de buques, porque sólo a tales se refiere y por fin el seguro marítimo del buque, de su carga o de otros elementos, siempre relacionados con un buque. Si eso vale para el derecho marítimo privado, la cosa es semejante también en el derecho marítimo público, porque este se refiere de la misma manera en la mayoría de sus normas a buques o a relaciones con buques y hasta los reglamentos de policía marítima contienen en primer lugar normas para fijar lo que deben hacer los buques o lo que se les prohíbe hacer. Hasta el derecho marítimo de guerra se refiere en su mayor parte a buques.

En el BUQUE tenemos por consiguiente un elemento fundamental común a casi todas las normas del derecho marítimo y casi siempre se trata de buques individuales o de personas, cosas o vinculaciones relacionadas con un buque determinado, individual, porque una mercadería por ejemplo, adquiere el carácter de carga de un buque por estar embarcada y un miembro de la tripulación o el mismo capitán están sujetos a las normas respectivas por la relación que existe entre ellos y el buque. El armador, el naviero y el fletador adquieren tales cargos únicamente por encontrarse en relaciones con un buque o con algunos buques determinados. Si hoy día el seguro marítimo ampara, a veces, la mercadería hasta su llegada a bordo del buque y a su salida después del desembarque, siempre queda como elemento principal el buque y su viaje. Además no hay que olvidar en este caso, que el seguro moderno en general tiene su origen en el seguro marítimo, adaptándose después con la aplicación de las reglas del seguro marítimo y de sus métodos a las condiciones terrestres.

No digo nada nuevo afirmando todo esto y señalando la importancia del buque como elemento común y principal, hasta determinante en el Derecho marítimo, pero quiero subrayar que el conocimiento un poco más preciso del papel que desempeña, facilitará la comprensión y la explicación de las diversas normas y su particularidad, que tienen su razón en las condiciones especiales de la vida marítima y de los buques, ya sea en su desarrollo en el pasado, ya sea en sus formas actuales. La individualidad del buque por ejemplo, que será menos comprensible para personas que tienen poco contacto con la vida marítima, parecerá, a primera vista, un concepto perfectamente fundamentado para el marino.

## II

### COMO SE ORIGINO EL DERECHO MARITIMO EN RELACION CON EL BUQUE

Lo poco que sabemos concretamente del más antiguo derecho marítimo — unos detalles aislados, que varios tratadistas nos citan a menudo— eran sin duda partes de sistemas de normas más amplias. Se trata

de reglas antiquísimas, encontradas en varios monumentos o códigos y luego en la ley rodiana y en las *normas del Digesto romano*: la acción procesal, la echazon y la avería, el préstamo a la gruesa; a continuación las Basílicas bizantinas, desconocidas en sus detalles y nada más, hasta el Consulado del Mar y algunas leyes locales un poco anteriores.

Quizás será demasiado atrevido afirmar que el tráfico marítimo y la actividad de verdaderos buques, una vez que estos entraron en uso, impusieron ya, mucho antes de la Ley Rodiana y de los Digestos, no sólo unas reglas aisladas, sino conjuntos de costumbres, reglas y hasta leyes que representaban un sistema de derecho marítimo más o menos completo que se aplicaba en regiones bastante extensas. El hecho de no haber llegado hasta nosotros, no prueba que tal derecho no existía, porque no conocemos ni siquiera las Basílicas, importante código bizantino que se hallaba en vigencia en los mares del Cercano Oriente en épocas muy posteriores. Hasta hace pocos decenios, no se conocían tampoco datos más concretos relativos a los buques que ya existían en tiempos remotos y no se sabía con exactitud lo que se sabe hoy día, es decir que la técnica naval y la construcción de buques habían ya, hace miles de años, acabado por superar los problemas básicos y más difíciles en tal asunto, la transición del bote primitivo al verdadero buque, instrumento ya utilizable para el tráfico. Todo el desarrollo ulterior del buque durante las épocas siguientes, hasta hace unos 6 ó 7 siglos, fué relativamente poca cosa confrontándolo con lo que consiguieron los marinos y los constructores navales en un tiempo tan lejano y todavía tan poco conocido por la historia. Con el verdadero buque —del desarrollo ulterior no vale la pena hablar— se logró dar un paso técnico de lo más importante en la historia del hombre, al lado de la construcción de casas y puentes, y tal medió de comunicación aumentó de manera increíble para esas épocas lejanas las posibilidades de tráfico, de transporte de mercadería y bienes, de viajes, de relaciones entre pueblos distantes y también de operaciones bélicas en regiones lejanas, es decir una movilidad que jamás se hubiera podido conseguir por tierra. Claro que tales buques no podían atreverse a efectuar travesías en alta mar, pero cerca de las costas y navegando a veces en mares conocidos y con espacios de mar limitados también por alta mar, de una costa a otra, estos buques podían ya prestar magníficos servicios y permitir el establecimiento de relaciones económicas con regiones diversas.

Antes prevalecía la opinión de que los buques utilizables ventajosamente para la navegación se originaron en un período ya bien conocido de la historia y todavía teníamos quizás la tendencia de no apreciar bastante lo que la cultura consiguió en épocas remotas, pero los últimos decenios nos hicieron modificar tal concepto. Ahora sabemos con seguridad que la cultura cretense y después la micenea conocían verdaderos buques que probablemente existían anteriormente. No conocemos los límites de la navegación en tales épocas —y aquí existe un campo vasto para la hipótesis— pero lo que sabemos es, que ya entre los años 3,000 y 2,000 antes de Jesucristo existía un tráfico marítimo de verdaderos buques al menos en todo el Mediterráneo oriental y especialmente en el Mar Egeo. Todavía nos faltan detalles. Parece que los buques eran en los primeros tiempos chatos y ligeros y que la boga era en todos ellos el medio de impulso principal, la vela el auxiliar con vientos favorables. Entonces vino un paso de importancia para el desarrollo ulterior, la introducción de pie-

zas de hierro de trabazón, especialmente clavos en la construcción de los buques. Existen dibujos muy antiguos pero en ellos no se aprecian suficientemente los tipos. Con seguridad, podemos decir que en los primeros siglos del último milenio antes de Jesucristo, existían ya los dos tipos clásicos del buque que entonces duraron unos 2,000 años, hasta los siglos XVI y XVII de nuestra era, la nave larga, "navis longa", es decir el buque largo y estrecho, rápido, en primer lugar para uso de guerra y movido principalmente por remos y con velas auxiliares y el otro, el "buque redondo", "Navis rotunda", de formas llenas, capaz de transportar cargas importantes y que navegaba principalmente a vela teniendo unos remos auxiliares, es decir el velero de carga.

En la navegación bastante desarrollada de los tiempos más antiguos había sin duda épocas de preponderancia en el mar de ciertos pueblos, como siempre, pero lo que parece probable es que las costumbres y quizás también unas normas de la vida marítima debían tener su desarrollo, lento sí, pero bastante continuo, así como lo tuvo el buque y que estas costumbres se transmitieron de un pueblo a otro de manera que una especie de derecho marítimo debía existir en el Mediterráneo desde varios milenios. Ya sabemos que los micenios no eran sino los continuadores de la actividad marítima organizada de pueblos anteriores y por consiguiente tampoco los fenicios han podido ser los maestros de la navegación sino sólo unos alumnos capaces de otros navegantes anteriores, como lo eran los ajeos y los mismos griegos de la época histórica conocida, especialmente cuando comenzaron su colonización del Mediterráneo central y occidental y lo mismo vale para los Cartagineses. Pero todas estas naciones marítimas tenían sin duda sus reglas y normas marítimas porque sin ellas no se puede siquiera imaginar un comercio marítimo organizado como él que existía. Desde luego la misma organización interior del buque exigía sus reglas y si sabemos que la navegación no cambió mucho en su técnica durante un tiempo muy largo, no tenemos razón para suponer que las antiguas costumbres del derecho marítimo se hayan originado más tarde y no también en aquellas épocas. Tal afirmación, quizás un poco atrevida, vale para instituciones como la echazón y la avería en una u otra forma y puede aplicarse también al préstamo a la gruesa. De la Ley Rodia sabemos que su nombre viene de Rodas, isla que se encuentra exactamente en una región que era uno de los centros más antiguos de la navegación y por lo tanto parece probable que el contenido de la ley misma sea también de origen muy antiguo.

Por consiguiente, debemos suponer que en las épocas mejor conocidas por nuestra ciencia histórica, un sistema de normas jurídicas marítimas aún más desarrollado debía estar en vigencia. Sabemos que la navegación se hallaba bien organizada y que el mar representaba no sólo una magnífica y rápida posibilidad de viaje y transporte, especialmente durante los meses favorables del año, sino que existían puertos bien organizados para el embarque y desembarque de los buques, faros, rutas normales y hasta líneas regulares de navegación. El Mediterráneo se encontraba rodeado por países de cultura adelantada y, en cuanto al Imperio Romano, se puede decir que sus puertos principales contornaron el Mediterráneo que le sirvió de principal enlace. ¿Cómo podemos suponer que en este sistema, cuyas leyes admiramos aún en nuestros días por su perfección, no hubiera existido una legislación bastante completa en el ramo marí-

timo? Probablemente no existía un código especial, pero bastaba un sistema consuetudinario conocido por todos y aplicado por todos los navegantes. Y, siendo el imperio bizantino la continuación más legítima del romano, parece entonces probable que el contenido de las Basílicas que sirvió de base al derecho marítimo del Cercano Oriente no haya podido ser mucho más que una codificación parcial del derecho consuetudinario. Y las legislaciones o codificaciones posteriores en uso en el Mediterráneo al fin de la Edad Media, en forma de costumbres o estatutos de las ciudades marítimas, debían por lo tanto ser una continuación del derecho existente anteriormente. Quizás será exagerado afirmar que el Mediterráneo nos conservó y proporcionó una legislación marítima desarrollada continuamente y más o menos unitaria porque aquí hay que tener en cuenta las épocas catastróficas para la cultura durante los primeros siglos de la Edad Media, pero, sin embargo, subsiste cierta continuidad. Aunque no conozcamos de los tiempos antiguos mucho más que el contenido del "Nomos Rodion Nauticós" y las normas marítimas del Digesto, los encontramos, sin embargo, junto a otras, en los estatutos y colecciones de la Edad Media, sin muchos cambios, lo que prueba bastante que tal continuidad existe. Podemos arguir que subsistía también en otras reglas, de la misma manera como podemos afirmar con seguridad que había continuidad en el arte de la navegación en general, en los buques y en la técnica de su manejo y de su construcción.

### III

#### EL BUQUE: SU DESARROLLO Y SU SITUACION EN EL DERECHO ANTERIOR

El buque mercante de la antigüedad era un velero de formas llenas, con proa y popa casi redondas; era tres veces más largo que ancho, con su cubierta y con un mástil principal, con su vigía y con una vela secundaria en la proa, con bodegas para la carga, bajo la cubierta, con unos camarotes primitivos para la tripulación, uno o dos remos anchos que servían, en la popa, de timón y unos remos auxiliares para mover el buque, cordaje, anclas y otros implementos. El tamaño era variado y por lo general se trataba de unidades bastante pequeñas, pero un tonelaje de 50 y hasta 100 toneladas, correspondientes al sistema de medición actual, era, sin duda en la época romana, regular y podía alcanzar hasta 300 toneladas. La buena utilización, el manejo y pilotaje del buque bajo las condiciones del mar y del viento, reduciendo los peligros, exigían gente especializada y experimentada y toda o casi toda la tripulación debía ser de profesión marina. A veces utilizaban también buques del tipo largo, "naves longae", buques contruidos principalmente para la navegación a remo, con relación entre eslora y manga de 7:1, para el tráfico y para el comercio marítimo, para los viajes rápidos, pero con poca capacidad de carga, con tripulación mucho más numerosa, pero en general bajo condiciones semejantes a las de los veleros.

Los buques constituían una inversión bastante grande para los armadores y propietarios y representaban un riesgo cuando estaban navegando, expuestos a pérdida y daños. El buque mismo formó ya en aquella

época una unidad muy particular desde el instante en que pasó a ser manejado por su capitán y por su tripulación, una especie de individualidad compleja. El conjunto, es decir el buque mismo, su carga, sus pasajeros y su tripulación y especialmente su jefe, el capitán, se hallan sujetos a la misma suerte, eventualmente al mismo peligro y todos se aprovechan del feliz resultado del viaje. Cada uno depende del otro. El capitán, su tripulación y su buque permanecen además juntos para varios viajes y forman por lo tanto un conjunto y una individualidad duradera. El buque se aleja del armador y con su capitán se encuentra a veces en una situación en la cual hay que tomar decisiones graves. Así se debía originar una especie de personalidad jurídica del buque frente a terceros, con las obligaciones que tiene el buque como tal o también con sus derechos.

Esta individualidad o personalidad del buque es, por lo tanto, muy comprensible como comunidad compleja u existente, ya sea desde el punto de vista de su organización interior, ya sea frente a otros. La misma personalidad se manifestó desde épocas lejanas basándose en los nombres que llevaban los buques. Hay que recordar por ejemplo el nombre del buque ARGOS, el buque mítico de los llamados Argonautas, que prueba la personalidad del buque, las condiciones de servicio de los marinos, las medidas de seguridad, la autoridad personal y la función del capitán, del "magister navis" del tiempo romano, del "patrón" de buque de la Edad Media, de la autoridad o de los deberes de otros miembros de la tripulación, al fin ciertas reglas para unos casos excepcionales que se podían presentar. Hay que suponer que, por razones de organización del tráfico marítimo, existieron también relaciones del buque frente a terceros, ya sea en cuestión de la carga y su manejo, ya sea otras que el buque podía tener frente a terceros, con personas o autoridades, cosa que existía desde que funcionaba la navegación organizada. Así llegamos a una enumeración de casi todas las relaciones del derecho marítimo, al sistema vigente todavía en los últimos siglos de la Edad Media y que sirvió como base del desarrollo ulterior.

El buque había, en aquella época, modificado un poco sus tipos más grandes llegando a veces a dimensiones mayores, a dos, o en algunos casos hasta a tres mastiles cortos, con velas latinas y se realizan naturalmente también progresos en la técnica de construcción de los buques, en varios detalles y en el aparejo.

Los buques a remo, las galeras, como ya las llamaban en tal época, llegaron también a una perfección relativa. Eran capaces de viajar a distancias bastante grandes, a remo o con sus velas auxiliares, siempre cerca de las costas o en travesías cortas. Buenos ejemplos de tales galeras eran las mercantes venecianas, las llamadas "galeras de Flandes", porque hicieron los viajes anuales, juntas en grupos, de Venecia hasta el Canal de la Mancha y Flandes; y otras galeras venecianas, genovesas o de otras ciudades marítimas en el tráfico de Levante. Mucho antes existían en el Norte de Europa los diversos buques de los Vikings y semejantes embarcaciones bastante grandes a remo y vela, más o menos abiertas, con las cuales unos marinos atrevidos hicieron a veces viajes relativamente largos, pero igualmente peligrosos.

Se había logrado todo lo que era posible con la técnica y los conocimientos que se tenían, pero sin adelantar mucho durante varios siglos, porque la navegación siguió siendo de "cabotaje", cerca de las costas o

en el interior del Mediterráneo, mientras que los navegantes no podían todavía atreverse a enfilar sus proas con rumbo al Atlántico, al espacio de mar desconocido. Todavía no se pudo utilizar bien las velas para bordear contra el viento. Faltaba el timón adecuado. La humanidad había hecho muchos progresos, pero hasta el fin del siglo XIV no había resuelto técnicamente el problema de la navegación de altura. Quizás había de vez en cuando navegantes atrevidos que hicieron la prueba y cuyos nombres se olvidaron porque fracasaron en sus intentos o no regresaron. Se piensa que uno u otro habría llegado más afuera, hasta costas lejanas y desconocidas pero sin darse cuenta del lugar donde se encontraban y, por lo tanto, sin consecuencias ulteriores para el progreso.

Pero con la navegación de cabotaje europea y con el desarrollo del buque se acabó igualmente la primera fase del desarrollo del derecho marítimo. El sistema que conocemos de los siglos XIII y XIV, el primero conocido exactamente y en casi todos sus detalles y que nos parece a veces como el principio del verdadero derecho marítimo, encontrado en documentos y colecciones existentes, en leyes y estatutos de ciudades marítimas del mediterráneo, en el Consulado del Mar y otros, no es por lo tanto en verdad un comienzo. Al contrario fué un sistema usado ya durante siglos en su forma final.

Ya encontramos en este sistema el papel del buque como unidad jurídica particular y sui generis, especie de personalidad, aun todavía no desarrollada completamente. Tenemos ya reglas sobre la sociedad particular de los propietarios o copropietarios de buques, leyes relativamente exactas sobre las relaciones con la tripulación, sobre varios contratos de fletamento, los primeros principios de una especie de autoridad pública, personificada por el capitán o escribano de los mismos buques, el préstamo a la gruesa, también como precursor del seguro, la avería, el riesgo común del buque y de la carga, diversas reglas sobre medidas de seguridad para los buques como marcas de carga máxima, cantidad de equipos y armas fijada como mínima por las autoridades o número de tripulantes prescrito por las mismas leyes para buques de varios tipos y tamaños y otros reglamentos.

En esta situación, con el buque y con el arte de navegar llegados hasta el límite de lo posible y con un derecho marítimo ya bastante adelantado comienza un siglo de nuevo y poderoso desarrollo. Anónima, como muchas de las grandes invenciones, se produce en la región biscayna, en Bayona o quizás cerca de tal ciudad, el hallazgo del timón fijo, movable en una especie de bisagras, en lugar del remo-timón, es decir el timón que todavía ahora existe en botes y buques en la misma forma o con pequeñas variaciones. Por simple que sea, era una novedad de importancia enorme. El timón bayonesco y la adaptación de varios sistemas de velas y aparejos, y la combinación de varias formas de buques, en primer lugar las del Mediterráneo, en tipos nuevos proporcionaron a los navegantes un medio distinto de navegación, no tanto por la novedad de formas sino en cuanto a su capacidad y sus condiciones de navegabilidad con todos los tiempos y de bordear contra los vientos contrarios con facilidad. La transformación de la nueva Nao o Caraca, del Galeón y de la Caravela, todos más o menos iguales, en varios tamaños y con unos detalles que los distinguen de los primeros tipos, nuevos un poco ineptos y duros a manejar, con una vela maestra única demasiado grande, se llegó al tipo más

manejable con velas secundarias, y con tres mástiles altos, al tipo resistente a las tempestades y al mar, que podía ya cruzar contra el viento. Después de la invención del timón, alrededor del año 1300, pasaron unos 150 y más años, para llegar al verdadero buque de alta mar. Todavía no habían todos comprendido lo que significaba tal adelanto. Al mismo tiempo se logró, también, otro progreso, un gran trabajo científico en varios países y aquí hay que mencionar los grandes méritos del Príncipe Enrique de Portugal, de Enrique el Navegante.

No se trata de disminuir la grandeza de Cristóbal Colón y de los otros grandes navegantes que abren los primeros pasos para cruzar los oceanos. Pero hay que tener en cuenta, también, el hecho que entonces no se había logrado todavía el desarrollo técnico y científico que hizo posible tal empresa. Sin el nuevo buque no se podía emprenderla. Que eso sea exacto, lo prueba el hecho que, después de Colón y Vasco de Gama, en pocos decenios todo los mares del mundo se comenzaron a poblar de buques y que la navegación y el tráfico mundial en los mares se desarrollan desde entonces con bastante rapidez. El mar comienza a ser no solo en Europa, sino en todo el mundo, el medio principal de comunicación y transporte de mercadería, es decir el mar gracias a los buques capaces que en él navegan a pesar de las tempestades. Claro es que tal desarrollo mundial debía provocar igualmente un progreso ulterior del Derecho Marítimo. Pero su base existía en forma buena y sólida y no había que adaptarlo a las nuevas condiciones, especialmente al hecho que el buque iba más lejos, lo que impuso lo que podemos llamar su personalidad, transformando el buque aún más que antes en el sujeto u objeto principal del Derecho Marítimo.

Hay que tener en cuenta el hecho que los buques que resultaron del desarrollo ulterior, los veleros de alta mar, perfeccionados lentamente en su aparejo con velas más pequeñas pero en gran número y con mástiles altos, no eran grandes y que dimensiones de unas ochocientas toneladas de carga, según el sistema actual de calcularlo, eran por lo general los más grandes hasta la introducción del vapor y del acero. Especialmente en los primeros siglos, se transportaban en primer lugar cargas de valor y raramente cargas de masa. Por ejemplo, el trigo se transportaba en los primeros siglos de la navegación de alta mar solo a distancias relativamente pequeñas. Había también algunos veleros un poco más grandes, pero el velero de dimensiones grandes, como los dos veleros peruanos de acero que ahora sirven para el transporte del guano y que hoy día existen en el mundo en poquísimos ejemplares, son un producto de los tiempos modernos y de la construcción de acero.

Solo con la construcción de buques de acero, vapores y motonaves, se produjo el buque grande, buques que pueden transportar miles de toneladas, con cierta seguridad.

Pero ya antes de que ese nuevo tipo de buque conquistara los mares del mundo se desarrolló en los últimos siglos el Derecho Marítimo clásico, que conocemos, con el seguro marítimo, que se inició en los siglos XV y XVI, con varias otras novedades, con las reglas del abordaje, de la asistencia, del salvataje, el nuevo concepto del buque en general y todo eso simplemente con el desarrollo de las normas ya anteriormente existentes. Este sistema clásico necesitó entonces en los últimos decenios, en los de la industrialización de la navegación marítima, algunas rectificaciones, pero, en general, el sistema permaneció más o menos el mismo hasta el siglo XIX.

## IV

## EL BUQUE EN EL DERECHO MARITIMO ACTUAL

Ya hemos recordado que el buque era y sigue siendo el medio principal de la actividad marítima; que por lo tanto debe desempeñar un papel trascendental en el Derecho Marítimo y que la particularidad de tal rama del Derecho debe manifestarse especialmente en todo lo que se refiere al buque.

En primer lugar, nos interesará el carácter jurídico, es decir también la definición del buque. Pero tratándose de una cuestión bastante compleja vemos que las leyes evitan por lo general definirlo específicamente, desde la Ordenanza de Marina. Tampoco nos dá una definición el clásico Código de Comercio francés que sirvió de base a tantos códigos de comercio, entre ellos al Código peruano.

Antes, se habló del buque como de un bien mueble. Sin embargo, la aplicación de la hipoteca al buque y la inscripción obligatoria en los registros correspondientes a los inmuebles provocó la clasificación del buque entre los inmuebles. Pero debemos también tener en cuenta el hecho que el buque armado y cumpliendo su función es sin duda, junto con el avión el más movable de los bienes y que, por lo tanto, no puede ser considerado como inmueble por su naturaleza. Bien podría serlo el buque desarmado o el buque en construcción. Si existen leyes, como en el caso del Código Civil peruano, que clasifican el buque como inmueble, como lo hacen también para los aviones y para el material movable de los ferrocarriles, eso quiere sólo decir que tal ley crea un nuevo concepto de bienes, el concepto jurídico de bienes registrados, sujetos a hipotecas y otras normas particulares y eventualmente de ciertos bienes de valor elevado e individualizables llamandolos inmuebles y ya no bienes que son inmuebles porque no son movibles. De todas maneras el Código civil en tal caso ha tocado una cuestión del Derecho Marítimo, al ocuparse de otras, pero sin crear nada nuevo, porque el sistema de hipoteca naval existía ya antes y no fué cambiado por eso.

Si en el reglamento peruano de inscripciones en los Registros públicos encontramos una especie de definición del buque que dice que se consideran buques para los efectos del Código y del mismo reglamento no sólo las embarcaciones de cabotaje y altura sino también los diques flotantes, pontones, dragas etc., eso no es tampoco una definición del buque, sino una mera definición de lo que se considera como buque en cuanto se refiere a la inscripción en el registro y la hipoteca y porque el Derecho marítimo general no se aplica a todos estos objetos en cuanto a sus funciones de buque.

Para una definición jurídica del buque hay que distinguir en él dos estados, aunque tal distinción no se ha tomado quizá lo suficiente en consideración, es decir:

1.—El buque desarmado y el buque en construcción, que son sólo objetos de derechos y bienes corporales, bastante cerca de los inmuebles por naturaleza. Si a ellos se aplican igualmente algunas normas particulares, eso es sólo porque el buque en construcción tiene que ser más tarde

un buque activo, con su vida particular, mientras que el buque desarmado lo era antes y puede volver a serlo.

2.—El buque armado y que sirve a su tarea, es decir a la navegación, que tiene el mismo objeto que el buque antes mencionado como bien material, pero al cual se ha dado vida activa por su tripulación, por su capitán, su organización y vida permanente, el más movable de los bienes, que frente a terceros y al mundo exterior representa una unidad, una comunidad viviente que puede tomar decisiones, comunicar sus deseos, obligarse, todo mediante su jefe, el capitán, por declaraciones del mismo, por señales o telegramas, que actúa, recibe, transporta y entrega o desembarca bienes, cargas y pasajeros, que puede hacer daños, abordar otros buques, asistirlos o salvarlos y que para el mundo exterior parece verdaderamente como una unidad viviente, individual, y con una personalidad al menos tan desarrollada como la de la persona jurídica en cuanto a su responsabilidad e individualidad jurídica, pero además de esto aún con una especie curiosa de personalidad física, que encontramos en el mar, que se acerca, que entra en puertos y que nos puede hablar por sus señales, que podemos identificar, que conocemos por su nombre y aspecto, cuyas características encontramos en listas internacionales y nacionales, que pueden probar su identidad por documentos y por una señal individual de reconocimiento y que, eso es también muy importante, tiene su nacionalidad, su puerto de matrícula es decir su domicilio, que forma en cierto modo parte del territorio de su estado y al que se puede demandar y hacer responsable como si fuera una persona.

Hay tratadistas que comparan, por consiguiente, los buques a personas a causa de muchos elementos paralelos pero a personas físicas, citando, como lo hace Ripert, el nacimiento y la muerte del buque, su nacionalidad, su nombre y sus responsabilidades casi personales, pero añadiendo que tal comparación es curiosa y divertida pero que no hay que exagerar al respecto. Naturalmente que nó, pero lo mismo sucede también para las comparaciones que se hacen por el otro lado, con varios bienes muebles e inmuebles. El buque es una cosa, un bien primordial pero también una unidad y comunidad particular e individual sui generis, única en el concepto de Derecho, al mismo tiempo bien y objeto de derechos primordiales y una personalidad jurídica especial, individual porque las normas se refieren siempre al buque singular. Tal concepto es único en el Derecho. Si hoy día se aplican normas semejantes a las aeronaves eso no es sino una extensión de tales conceptos a una novedad de los últimos decenios y en el Derecho aéreo se aplican también varios principios tomados del Derecho marítimo. Pero el aeroplano tiene un carácter menos individualizado que el buque, no estando tan estrechamente ligado con su tripulación cuando está en tierra, mientras que el capitán y la tripulación, viven en el buque también en los puertos, representando con el mismo una unidad y organización individual permanentes. Además de todo esto, quiero mencionar igualmente lo que se podría llamar la personalidad internacional del buque, el hecho que se considera territorio nacional y que se aplican las leyes del país de su bandera, siempre que eventualmente en puertos o aguas de otra jurisdicción el Estado respectivo no aplique su autoridad y sus leyes, lo que hará sólo en ciertos casos.

No puedo citar y explicar todos los detalles de las varias normas o instituciones legales, fijadas por leyes nacionales y de varios países, por

las convenciones y reglas internacionales o por las costumbres y que están relacionadas con el buque y con su papel particular en el Derecho. Eso comprendería una parte bastante extensa del Derecho Marítimo. Quiero brevemente citar sólo ejemplos característicos.

Los propietarios de un buque constituyen según normas antiguas que por el Código de comercio francés pasaron a la legislación de varios países y de esta manera también al Código de Comercio vigente en el Perú, art. 602, una entidad, una sociedad por el mismo hecho que la propiedad de un buque los une. El artículo dice que se presumirá constituida una compañía que se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios. Además se establece que un buque no podrá ser detenido, embargado o ejecutado en su totalidad por las deudas de un socio sino que el procedimiento se contraerá a la porción del deudor sin poner obstáculo a la navegación. La responsabilidad civil del co-propietario de un buque abarca sólo el haber social en cuanto a los actos del capitán y el socio puede eximirse de la responsabilidad por el abandono de su parte en la propiedad del buque. Si un propietario, que puede ser también una sociedad, tiene varios buques o bienes, no será responsable por los actos del capitán, es decir del buque, con el valor del buque mismo con sus pertenencias y con los fletes devengados en el viaje, porque puede eximirse de su responsabilidad haciendo abandono del buque.

Existe en el Derecho marítimo de todo el mundo normas de prelación en caso de venta judicial de un buque, contenidas igualmente en el Código de Comercio, art. 593, que son especiales para los buques, es decir las deudas del buque mismo, los créditos privilegiados que deben pagarse antes de los créditos cubiertos por hipotecas. La convención internacional de 1926 que debía reducir los créditos especiales, privilegiados mantuvo cinco de primera clase que pasan antes que los acreedores hipotecarios, que comprenden los gastos de procedimientos judiciales y gastos hechos en el interés común de los acreedores para conservar el buque, comprendiendo los de pilotaje, de guardia del buque, los sueldos de la tripulación, las remuneraciones de salvataje o asistencia y la contribución del buque a las averías comunes, las indemnizaciones por abordaje o accidentes de navegación y las deudas contraídas u originadas por contratos u operaciones del capitán, fuera del puerto de matrícula, para las necesidades reales de conservación del buque o la continuación de su viaje.

Otras normas especiales para el buque, casi iguales en todos los países, son las de la matrícula, las que se refieren al nombre del buque, su clasificación, su arqueo, sus documentos, a los libros del buque que hacen fé en ciertos casos, todas relaciones que no existen en tal forma en otras ramas del derecho y para otros bienes u organizaciones. Además de estas hay que mencionar las reglas de seguridad y de navegabilidad de los buques, controladas por las autoridades.

Ya he mencionado otra relación particular al buque y que no puede ser confrontada con las reglas vigentes para otra clase de empleados, es decir las que se refieren al capitán, los oficiales y la tripulación y hasta cierto punto también el armador-naviero y propietario. Hay condiciones previstas por las leyes para poder desempeñar un cargo en un buque, pero la función misma, basada en varias normas, por ejemplo los poderes amplios del capitán en el buque o una disciplina mucho más severa de la tripulación que en otros empleos que prevee hasta una especie de deser-

ción, un crimen sui generis, el abandono del buque, entran en vigencia sólo por la relación efectiva de tales personas con un buque individual y cesan con la misma.

Probablemente aún más que en otras relaciones se manifiesta la individualidad y el papel del buque como factor básico en el derecho marítimo en las normas que tratan de los riesgos, daños y accidentes de mar; en las averías, el abordaje, el salvataje y en el seguro marítimo. Entre tales relaciones nos parece el abordaje como un ejemplo especialmente interesante bajo este punto de vista. Las varias reglas que fijan la responsabilidad, particularmente las reglas de la respectiva convención internacional de Bruselas del año 1910, hablan casi sólo de los buques que se abordaron, que entraron en colisión entre ellos, como si fueran individuos o personas que piensan y que se mueven por si mismos, sin entrar en los detalles, quien provoca o maneja tales movimientos o decisiones. El caso más característico como ejemplo en tal materia es el abordaje posible entre dos buques del mismo armador-naviero. Hasta en este caso hay que fijar la responsabilidad de los buques individualmente, cosa muy comprensible con respecto al seguro y a la responsabilidad de las personas que los manejan.

Los pocos ejemplos citados demuestran el carácter particular del derecho marítimo y del elemento BUQUE en él. Un estudio más detallado de la materia del derecho marítimo privado, hecho bajo este punto de vista, lo pondrá aún más en evidencia y facilitará la comprensión del derecho marítimo.

---