

Argentina, donde embarcó un valioso cargamento con destino a Europa.

Este singular viaje tuvo su fin cuando, dos días después de haber abandonado las aguas territoriales sudamericanas, el *Erlangen* cruzó su derrota con la del crucero inglés *Newcastle*. Para evitar la captura de la nave y su cargamento, los alemanes lograron hundir el buque, no sin pérdida de vidas humanas, lo que aconteció el 25 de julio de 1941.

Después de soportar un largo cautiverio como prisionero de guerra -y habiendo finalizado las hostilidades- Jürgens volvió nuevamente al mar, ahora como oficial, alcanzando el título de Capitán de Alta Mar en 1953, navegando en tal calidad desde 1957 a 1960, cuando finalizó su carrera a bordo.

Sus obras reflejan pleno conocimiento de la maniobra velera y de la arquitectura naval, todo lo cual se ve enriquecido por el estudio de la historia de la navegación, permitiendo a la temática del artista abarcar todos los campos del quehacer marítimo, desde acontecimientos históricos hasta el dibujo de gran diversidad de buques.

Su especial técnica para pintar al óleo da a Jürgens un toque y un estilo inconfundibles, donde, a pesar de la precisión del detalle, el barco aparece estrechamente vinculado al ambiente natural, tormentoso o calmo, formando un conjunto de incomparable realismo y belleza.

En el libro -escrito en alemán- el pintor describe y comenta cada uno de sus cuadros, con lo cual ofrece la posibilidad de penetrar en su mundo intelectual, que también es parte del total de su obra.

Con exposiciones de sus cuadros en las principales ciudades del orbe, Hans Peter Jürgens ha alcanzado una posición que lo ubica entre los más conocidos y meritorios pintores marinistas del mundo contemporáneo.

El texto del libro que, por todo lo anterior, presentamos con especial agrado y vivo entusiasmo, fue preparado por Lars U. Scholl. Tiene 163 páginas e incluye numerosas fotografías de la época, 60 ilustraciones a todo color (óleos) y 6 dibujos en blanco y negro.

* * *

EL CAPITAN DE BUQUE

José Julián López Amo, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General de Pesca Marítima, 111 pp., Madrid 1991.

O.R. Ortiz-Troncoso



editado en diciembre de 1991, este libro entró en circulación en 1992 en coincidencia con la Celebración del Año Colombino, examinándose en sus páginas la función del Capitán con un sentido amplio dentro del contexto de la actividad naviera. El capitán, como hoy lo entendemos, es producto de una evolución que le ha permitido llegar a concentrar en su poder variadas y amplias atribuciones "que le convierten en el personaje más original del ordenamiento jurídico [...] El capitán es fundamentalmente un técnico de la navegación pero es también un representante de los poderes del Estado a bordo, y de los intereses del naviero al que está unido por un especial contrato de arrendamiento de servicios", debiendo agregarse a esto que "el progreso técnico operado en la navegación ha hecho cada vez más complejo y sofisticado el funcionamiento de los buques y ha supuesto una mayor formación académica del capitán" (pág.11).

Puede observarse que los cuatro capítulos de la obra están estructurados sobre la base de dos aspectos, que llegan a complementarse para hacer más interesantela lectura. El más destacado es el Derecho, especialidad que el autor ejerce en el Instituto Marítimo Pesquero del Mediterráneo. A este hay que añadir el aspecto histórico, que permite observar desde una perspectiva cronológica, la progresión que ha ido experimentando la función de capitán en el correr de los siglos.

Desde ese punto de vista hay que evocar los pasos iniciales del personaje en la Antigüedad (el "magister navis" romano) y en la Edad Media ("senyor de la nau"), cuando habitualmente era propietario o co-propietario del navío y encargado asimismo de su explotación comercial. Es decir, no se trataba necesariamente de un experto en navegación, tarea que era confiada a un piloto (el "nauta"). Conviene recordar que uno de los factores condicionantes de esta situación era el de la total incomunicación

entre la organización en tierra y la nave en viaje, lo que hacía indispensable la presencia a bordo de un personaje revestido de absoluta capacidad para tomar decisiones administrativas y comerciales. Una tercera figura era el “escribano”, con atribuciones semejantes a las de un notario.

Hacia el siglo XVII va definiéndose paulatinamente la “función naviera como negocio distinto de las actividades comerciales”, haciéndose poco a poco del tráfico regular una práctica, que será habitual en la centuria siguiente. En esta segunda etapa, el capitán va en camino de convertirse realmente en profesional marítimo, siendo citadas, a manera de ejemplo, las Ordenanzas de la Marina Francesa de 1681 que exigían de él un mínimo de cinco años de navegación y un examen de conocimientos: “El capitán acumula ahora funciones comerciales y náuticas, de manera que, si no es propietario del buque, elimina la anterior confusión de ser considerado dueño de la expedición comercial; es decir, que lo que antes negociaba para sí, en adelante lo hará para el propietario del buque”. (pág.18)

Comienza a diseñarse así gradualmente la silueta del capitán mercante actual, la que se acentúa en una tercera etapa, coincidente con transformaciones técnicas, que incluyen navíos cada vez mayores, de casco metálico y propulsión por máquina a vapor; el capitán no trafica ahora con una mercancía que le pertenece a él o a su naviero”. Se llega así a la época contemporánea, o cuarta etapa, una de cuyas características sobresalientes es la existencia de una eficiente red de telecomunicaciones que permite el contacto permanente entre comandante y armador. Por otra parte (pág.19). “La entrega de mercancías en los puertos de escala o destino no concierne ya al capitán; éste cumple su misión poniendo la carga a disposición del consignatario que es quién efectúa su distribución. La formulación de fletamentos se realiza a través de agentes locales, resultado de la creación por las compañías navieras de sucursales o agencias en los puertos que frecuentan sus buques [...]”.

Al referirse a las funciones del capitán, el autor enfatiza en que ellas corresponden tanto al Derecho privado como al Derecho público, sin una clara demarcación, por lo que son interesantes los aspectos legales analizados en las páginas 20 y 23, concluyendo con la observación siguiente: “El doble aspecto público y privado de la función del capitán se entrecruza y superpone en obligaciones de indudable carácter mixto, que de un lado se refieren al cumplimiento de servicios debidos al naviero y de otro derivan y se enlazan con su poder de mando”. Poniendo un ejemplo, indica que la dirección técnica superior del buque y, en caso de siniestro, la obligación de permanecer en él hasta perder toda esperanza de salvarlo “afectan tanto al interés de la empresa como a la tutela de las vidas y bienes que le están confiados”.

El capítulo II (“La función náutica del capitán”) vincula el desarrollo histórico con otras materias de interés como el Código de Comercio, el Convenio de Bruselas (1924), las Reglas de Hamburgo (1978), los importantes conceptos de culpa náutica y culpa comercial, vistos desde las jurisprudencias española, británica, francesa, etc. En el capítulo III (“Supuestos generales de la responsabilidad del capitán”) el autor acentúa más el tratamiento de temas como la responsabilidad penal, disciplinaria y civil del capitán para, finalmente, en el último capítulo, abordar aspectos legales del comercio marítimo, tal como lo indica su título: “El capitán y su relación con el naviero”. Para ello entra a definir el concepto de naviero en su doble condición de gestor y comerciante marítimo.

La lectura de este manual resultará de provecho para quienes mantienen contacto profesional con aspectos comerciales, administrativos y jurídicos de la actividad marítima. Igualmente, para quienes deseen cotejar nuestro Derecho marítimo con el de España.

