

# Revista

de

# Ciencias Económicas

---

Publicación mensual del Centro Estudiantes de Ciencias Económicas

---

Director:

**Luciano Carrouché**

Administrador:

**Miguel G. Di Ció**

Secretario de Redacción:

**Italo Luis Grassi**

Redactores:

**Mario V. Ponisio - Mauricio E. Greffier - Agustín A. Forné  
Jacobo Waisman - Dívico A. A. Fürnkorn - Luis Marforio**

Año III

Septiembre de 1915

Núm. 27



DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

1835 - CALLE CHARCAS - 1835

BUENOS AIRES

## El armamento

---

### II

Antes de llegar a las actuales, el armamento ha revestido las más diversas formas cuyo análisis pasaremos rápidamente en revista.

Las reglas marítimas de los romanos parecen una simple adaptación del derecho general a las exigencias particulares del comercio marítimo.

El “*pater familias*” rico comerciante y dueño de algunos navíos entregaba la dirección de estos a sus hijos o a los esclavos, proveyéndolos de dinero para que realizasen operaciones comerciales; generalmente sobre trigos. El dueño del navío se llamaba “*executor navis*” y el encargado de su dirección “*magister navis*”. El primero tenía, mediante la “*actio exercitoria*”, recurso contra el segundo (Just. IV, VII, párrafo 2).

Es probable que en Roma hayan existido, para algunas explotaciones importantes, sociedades de armadores a los cuales se les aplicaba el derecho común.

El derecho romano conocía la separación de los patrimonios de tierra y de mar bajo la forma del *peculio* de esclavo y el abandono (“*noxae*”) del esclavo que obraba como “*magister navis*” en representación del “*exercitor*”, en caso de responsabilidades originadas con motivo de la expedición. Muy antiguamente era permitido el abandono del hijo de familia.

Antes de estas formas de armamento, en que el “*magister navis*” era un miembro de la familia, — hijo o esclavo — existió el “*magister navis*” representante de varios asociados en la expedición y el “*nauticum foenus*” o préstamo a la gruesa. Si bien es cierto que esta última forma no es la que corresponde a una sociedad, pues se trata simplemente de un préstamo es, sin embargo, la que mejor se adapta — jurídicamente — a la necesidad de limitar la responsabilidad de los armadores. El dinero prestado sirve para responder a todos los fines

de la expedición sirviéndole de garantía, únicamente, el navío y su carga.

En los siglos XI y XII las cosas cambian. El régimen de la navegación marítima, en el Mediterráneo, adquiere formas muy particulares. No se encuentra ya al propietario único del navío explotándolo por su cuenta. Los peligros de la navegación trajeron como consecuencia, por un lado el régimen de la navegación en convoyes (conserva) y, por el otro, el prurito de dividir los riesgos.

Además, el dueño único no es posible que prospere, pues las expediciones se han vuelto más largas y, por consiguiente, más costosas. Surge la idea de la asociación que da nacimiento al contrato de "commande" análogo al de sociedad.

El organizador de la empresa parece ser el dueño del navío, "senyor de la nau", que no conoce las reglas de la navegación y contrata, al efecto, al "noxter" (contramaestre) director de la expedición; además, un piloto, que es el sabio de a bordo, que conoce las rutas y, por último, a los marineros. El contramaestre, el piloto y los marineros, generalmente, no reciben un salario fijo, sino que se les promete una parte en los beneficios.

Equipado el navío mediante los adelantos de un banquero, recibe las mercaderías de los comerciantes interesados en la expedición, que parten a su bordo para ir a venderlas en países lejanos. De vuelta de aquéllos, se reparten los beneficios: tanto para el "senyor de la nau", tanto para el prestamista del dinero, tanto para los mercaderes y, por último, tanto para el equipaje enganchado a la parte. Si la expedición producía pérdidas las soportaba el "senyor" únicamente.

En la época del consulado del mar esta práctica cambió algo. El "senyor de la nau" no era el único dueño del navío; generalmente, era sólo el promotor del negocio que buscaba interesados en la construcción de aquél. Los comerciantes no suben ya a bordo: la extensión e importancia que han adquirido sus negocios terrestres no les permiten abandonarlos para acompañar sus mercaderías, que confían al "senyor de la nau", el que contrata un escribano para que lleve las cuentas.

Respecto del origen de este contrato, las opiniones son muy diversas. Hay quienes, como Ehrenberg, piensan que nació de las relaciones feudales que colocaban a unas personas bajo la fe de otras; quienes que se deriva de "actio æstimatoria"; de la "exercitio navis"; del "depositiun irregulare" de los romanos, como Silberschmidt; de la  $\alpha\phi\omicron\omicron\nu\kappa$  de los griegos, como Blu-

mer y, por último, para algunos autores, su origen se encuentra en el derecho babilónico o en el árabe.

Lo que es evidente es que el derecho mediterráneo, de Bizancio a Barcelona, es el que la ha puesto en práctica desde principios de la Edad Media, fusionando la "commandatio" feudal con las formas similares del derecho romano y del derecho oriental.

Otra forma de asociación, más reciente quizá, es la "societas maris" practicada en Venecia, en las ciudades marítimas italianas del norte; en Marsella y en Montpellier. Al igual que el "commendator" de la "commande", el "tractator" de la "societas maris" participa en la expedición con su dinero formándose un fondo común. Esta asociación cuando se realizaba entre miembros de una misma familia, lo que era común, recibía el nombre de "societas fratrum".

Debido a las tablas de Amalfi nos ha sido dado conocer una asociación italiana destinada al comercio marítimo, llamada "colonna" y cuyo origen es la "koinonia" en las leyes "rhodias".

Era una asociación de cointerésados en un viaje marítimo que soportaban en común el riesgo y se dividían las ganancias.

El "patronus" era el jefe de la "colonna", el "naucleurs" o capitán tenía la dirección náutica de la expedición, bajo las órdenes de aquél.

Pero, poco a poco, el rol del primero se ensanchó. De acuerdo con los usos de Génova el que anunciaba la construcción de un navío debía recibir, como copropietarios de éste, a todos los que le llevaban fondos con que pagar la construcción. Después se abría, diremos, una segunda lista, la "colonna", que era la asociación de los prestamistas de dinero y de los mercaderes.

En las costumbres del Mar del Norte y del Báltico se encuentra la indicación de asociaciones análogas. El rey "Hakon el Viejo" en el "Frostupingslog" (1260) atestigua la existencia de una comunidad de bienes ("fêlag") destinada al comercio del mar e igualmente la misma institución se encuentra en los capítulos destinados al derecho marítimo, en la "Magnus Lagabœter" (1276).

Al decir de Pappenheim, era una institución que dominaba todo entero el derecho escandinavo.

WENCESLAO URDAPILLETA.

(Continuará).