

se susciten en el buque ó por faltas cometidas por la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó oportunamente de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas ó evitarlas. (*Párr. 2º, art. 629, Cód. 1829; 221, francés.*)

5º De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme á los artículos 610 y 612. (*Art. 680, Cód. 1829; 478, párr. 2º, alemán; 19, ley belga; 505, italiano.*)

6º De los que se originen por haber tomado derrota contraria á la que debía, ó haber variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales del buque, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo.

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna. (*Artículo 678, Cód. 1829.*)

7º De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos ó sin las formalidades de que habla el art. 612. (*Párr. 1º, art. 683, Cód. 1829.*)

8º De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del Reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes.

La responsabilidad del capitán no es ya, como en el art. 676 del Código anterior, la llamada á garantir á los cargadores, sino que se limita á responder civilmente al naviero; y éste es responsable para con los terceros que con él hubiesen contratado.

Innovación transcendental, que introducida en el Derecho marítimo mercantil, está perfectamente ajustada á los principios de justicia y á la moral. Los cargadores, los pasajeros, contratan, directa ó indirectamente, con el naviero—porque su representante, el capitán, en su nombre se obliga y á sus instrucciones se ajusta para recibir la carga y ajustar el flete;—el naviero, por tanto, es el que debe responder civilmente á unos y otros, ya por las razones antedichas, ya porque los terceros no han tenido intervención alguna en el nombramiento del capitán. Aceptan el flete, contratan el transporte de mercancías, teniendo en cuenta la razón social de la casa naviera, y en muchos, ó en la mayor parte de los casos, en que los terceros desconocen las cualidades y circunstancias que adornan al capitán. Es justo, por tanto, que el naviero sea el responsable civilmente

para con los terceros; es moral, porque éstos no le eligen, y es conveniente, porque la solvabilidad será, sin duda, más perfecta.

Examinemos detenidamente cada uno de los casos comprendidos en este artículo:

Por el caso 4º se hace responsable en la forma dicha y respectiva—al capitán y naviero en su caso—de los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento.

Por leve que sea la falta, por insignificante que apareciere el descuido, puede tener grandísima transcendencia, y ni de la *falta leve* ni de la *levísima* está exento el capitán. La fortuna del naviero, la de los cargadores, la vida de la tripulación y de los pasajeros, están encomendadas á su pericia y á su valor, que no deben faltarle en ninguno de los actos

La severidad del Código es precisa, se impone y debe acatarse y cumplirse estrictamente. La más ligera sospecha de delito ó falta, de carácter grave, del capitán, en el cumplimiento de su deber, debe someterse á los Tribunales, que deberán castigar el hecho que resulte con arreglo al Código penal.

El art. 676 del Código anterior apreciaba, igualmente que éste, la responsabilidad del capitán, aunque considerándola única é inmediata para los terceros.

Por el caso 2º se hace responsable al capitán de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, para lo cual tuvo en su día la facultad de elegirla, y debe velar en todo tiempo acerca de la conducta de los marineros, y tomar las precauciones consiguientes al efecto de impedir los delitos que expresa el caso.

Ya sabemos que el capitán es el jefe de la nave, y ejerce funciones en ella de carácter público; debe, por tanto, mantener el orden á bordo y cuidar de que cada uno cumpla estrictamente, cuando menos, con su obligación. Si se turbare el orden ó se faltare al servicio de la nave, resultará inmediata presunción de que el capitán no hizo uso de la autoridad que le confieren las leyes, é incurrirá en la responsabilidad que este Código y las Ordenanzas marítimas señalan, si inmediato á la comisión de la falta ó delito no resultare el castigo provisional, y más tarde la entrega del delincuente á las autoridades del primer puerto que arribare.

Los individuos de la tripulación que realizaren actos penados, como sustracción ó latrocinio, deberán ser multados en cantidad tres veces mayor del valor de la cosa robada.

Cuando el valor del hurto no excediere de 7 pesetas 50 céntimos, serán condenados los culpables á seis meses de campaña sin ración de vino.

Pueden, sin embargo, aplicarse penas más rigurosas á los reos, según la gravedad y circunstancias particulares del delito.

A más de las facultades que tiene el capitán para que reine el orden en el buque, tiene acción civil para repetir contra los culpables. El precepto es lógico, puesto que el capitán es siempre, y en todo caso, civilmente responsable de todas las sustracciones y latrocinios que se cometieren en el buque.

Es responsable, además, el capitán, según el caso 3º, de las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren al buque por contravención á las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación de los puertos á que arribare y del de matrícula.

Como jefe de la nave debe conocer y cumplir todo el Derecho internacional marítimo, público y privado que le competa por su cargo, y cumplir todo el Derecho positivo de los países á cuyos puertos arribare. Si desconociere algo, y por ello le sobrevinieren al buque pérdidas, multas y confiscaciones, suya es la culpa y suya debe ser la responsabilidad.

Llega ésta hasta responder el capitán de los daños y perjuicios que se causaren al buque, á los viajeros ó á la carga (caso 4º), por motivos de discordias á bordo, por faltas cometidas á bordo por la tripulación *en el servicio* ó defensa del mismo, si no probare que para prevenirlas ó evitarlas usó oportunamente de *toda* la extensión de su autoridad.

La disciplina á bordo es una de las primeras necesidades que deben cumplirse; las discordias pueden, contra toda previsión, originarse en sus buques, mucho más, en aquellos que hubieren de verificar una larga navegación; mas si surgieren en buque en que no existiere disciplina, la responsabilidad es del capitán que no usó oportunamente de *toda la extensión de su autoridad*.

No basta, para la esencia de su responsabilidad, que el capitán, al surgir la *discordia*, dicte disposiciones más ó menos severas, si oportunamente no las evitó con el cumplimiento estricto de su deber, que como jefe de la nave le incumbe y obliga.

Tampoco le están permitidos los excesos en el cumplimiento de su deber; pero muy especialmente en todas las obligaciones que le corresponden por los artículos 610 y 612, según dispone el caso 5º.

El capitán que toma un rumbo contrario al que debe tomar, ó que lo varía sin justa causa, calificada de tal por la junta designada en el caso 6º, se constituye responsable de todas las pérdidas ó daños que por fuerza mayor ó caso fortuito sobrevengan á la nave ó al cargamento.

De esta responsabilidad no le eximirá excepción alguna, pero se considerarán causas justas para variar de rumbo las mismas que lo fueren para las arribadas forzosas.

Este precepto es el mismo del art. 678 del Código antiguo.

Responde también el capitán de las inobservancias referentes á las lu-

ces y maniobras para evitar los abordajes, así como de entrar voluntariamente en puerto distinto de su destino, según expresamente determinan los casos 7º y 8º de este artículo; pero entiéndase bien, el capitán en este caso responde civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él.

*
**

Esta prescripción, que es nueva en el Derecho mercantil marítimo español, venía ya consignada en el Código civil francés (art. 4998), y por ley de 14 de Junio de 1841 fué introducida en el Código de Comercio francés, modificando con este motivo el art. 246 del mismo.

El Código alemán, en su art. 451, declara que «el armador es responsable del daño causado á un tercero por un individuo del equipaje en el ejercicio de sus funciones;» y de la letra y espíritu de otros más, dedúcese que la persona obligada civilmente con relación á tercero, es siempre el naviero.

Es, pues, un principio reconocido en el Derecho mercantil marítimo del mundo, el de la responsabilidad inmediata del naviero.

Art. 619. El capitán responderá del cargamento desde que se hiciere entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla ó en el muelle del puerto de la descarga, á no haberse pactado expresamente otra cosa. (*Art. 681, Cód. 1829.*)

Este artículo concuerda con el 684 del Código anterior.

Desde el momento que el capitán se hace cargo de las mercancías se hace responsable de ellas, y cesa su responsabilidad en el muelle del puerto donde debiere hacer la descarga, salvo si se hubiere pactado expresamente lo contrario por escrito.

Los cargadores deben entregar las mercancías á bordo, bien liadas, empaquetadas y enfardadas, á fin de que por lo que se relaciona con su embalaje, puedan llegar sin averías á su destino. Cuando el capitán notare alguna falta en el embalaje y la hiciere notar al cargador, y éste no subsanare el defecto señalado, los deterioros que en ella hubiere no serán de cuenta del Capitán.

No entramos más á fondo en esta materia, porque habremos de tratarla más detenidamente al ocuparnos del transporte marítimo. Por ahora nos

es suficiente con determinar la responsabilidad del capitán y los casos en que ésta no existe.

Art. 620. No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque ó al cargamento por fuerza mayor; pero lo será siempre, sin que valga pacto en contrario, de los que se ocasionen por sus propias faltas. (*Art. 682, Cód. 1829; 21, ley belga; 230, Cód. francés; 496, italiano.*)

Tampoco será personalmente responsable el capitán de las obligaciones que hubiere contraído para atender á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, á no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad ó suscrito letra ó pagaré á su nombre. (*Art. 686, Cód. 1829; 497 y 498, alemán; 1997, civil francés y belga.*)

Este artículo determina:

1º La responsabilidad del capitán en los daños que sobrevinieren al buque y al cargamento en los casos de fuerza mayor.

2º La que tiene en todo caso por sus propias faltas.

Por el primero, como no podía menos, está exento de toda ella; por el segundo, ni el pacto en contrario le exime de la que le corresponde.

Por las obligaciones que contrajere el capitán para reparación, habilitación y avituallamiento del buque, sólo responde el naviero; precepto que ya en su lugar respectivo dejamos comentado; pero hay una excepción, y es la siguiente:

Quando el Capitán hubiere comprometido *terminantemente* su propia responsabilidad.

Quando hubiere suscrito letra ó pagaré á su nombre.

Salvo estos dos casos taxativamente señalados en el Código, el capitán no es responsable de los gastos consiguientes á la reparación, habilitación y avituallamiento del buque.

Este artículo, en su última parte, es una reproducción del 686 del Código de 1829, y concuerda con el 586 del presente.

Art. 621. El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo ó pertrecho del buque, ó empeñe ó venda mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en

este Código, responderá del capital, réditos y costas, é indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto á lo que disponga el Código Penal. (*Art. 684, Cód. 1829; 233, francés.*)

La responsabilidad civil no excluye la criminal en los actos abusivos que llevare á cabo el capitán, antes bien, ésta complementa aquélla.

Califica el precepto de fraude los actos de este género que cometiere el capitán, y entendemos que se hallan comprendidos en el cap. XI, lib. II del Código Penal.

Art. 622. Si estando en viaje llegare á noticia del capitán que habían aparecido corsarios ó buques de guerra contra su pabellón, estará obligado á arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta á su naviero ó cargadores, y esperar la ocasión de navegar en conserva, ó á que pase el peligro, ó á recibir órdenes terminantes del naviero ó de los cargadores.

Buena, previsora, es la prescripción que antecede, porque da una norma de la conducta que debe seguir el capitán del buque cuando aparecieren corsarios ó buques de guerra contra su pabellón.

En los tiempos que corren, no es muy fácil que los corsarios infesten el mar, aun cuando el célebre *Alabama* es una manifestación de su posibilidad. como ocurrió cuando la guerra de los Estados Unidos de América; pero, sin embargo, bueno es que sepa á qué atenerse en casos tales.

Es contrario, sin embargo, contra el espíritu de estos tiempos, la concesión de *patentes de corso*, y todo país civilizado debe rechazar medio semejante.

**

Las razones de prudencia que aconsejen al capitán cierta mesura, no deben ser de tal índole que ocasionen perjuicios mayores que los temidos por el naviero; en todo caso, debe procurar cumplir exactamente las disposiciones de éste. Estas órdenes son su irresponsabilidad, pero siempre dejando cierta laxitud á las eventualidades que no pudo prever aquél.

Art. 623. Si se viere atacado por algún corsario, y después

de haber procurado evitar el encuentro y de haber resistido la entrega de los efectos del buque ó su cargamento, le fueren tomados violentamente, ó se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará de ello asiento en su libro de cargamento, y justificará el hecho ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe.

Justificada la fuerza mayor, quedará exento de responsabilidad. (*Art. 669, Cód. 1829.*)

El Código no recomienda la defensa, aunque si la resistencia al despojo que intentare realizar el corsario; y por el contrario, encarece la necesidad de *evitar su encuentro*. Cumplirá el capitán con su deber si en el *Diario de navegación* consignare todos los movimientos que hiciere para librarse de su perseguidor, y cuando al fin todas sus disposiciones resultaren insuficientes y cayese en poder de un corsario, formalizará el respectivo asiento en el *libro de cargamento*, y justificará, por el procedimiento señalado en la Ley de Enjuiciamiento civil, ante la autoridad judicial lo ocurrido.

Si la *fuerza mayor* se justificare, la exención del capitán deberá sentenciarse por el Juez ó Tribunal que conociere en el asunto.

No exige más el precepto, pero puede el capitán, como todo ciudadano, resistir á la fuerza con la fuerza, porque la defensa es legítima ante toda agresión, y mucho más en la de semejante naturaleza. Mas el que no se defendiere con la fuerza, no constituye falta leve ni levisima, porque no tiene esa obligación.

No corresponde á la naturaleza de un comentario del Código de Comercio entrar en terreno propio del Código Penal, y basta lo expuesto para determinar la obligación que impone al capitán de la nave el artículo 623.

Art. 624. El capitán que hubiese corrido temporal ó considerase haber sufrido la carga daño ó avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, sin poder abrir las escotillas hasta haberla verificado (*Art. 670, Código 1829; 490 y 491, alemán; 32 y 35, ley belga; 413, Cód. francés; 516, italiano.*)

Del mismo modo habrá de proceder el capitán, si, habiendo naufragado su buque, se salvase solo ó con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará á la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos.

La Autoridad, ó el Cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada á los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado; y tomando las demás disposiciones que conduzcan para averiguar el caso, pondrá testimonio de lo que resulte del expediente en el libro de navegación y en el del piloto, y entregará al capitán el expediente original sellado y foliado, con nota de los folios, que deberá rubricar, para que lo presente al Juez ó Tribunal del puerto de su destino.

La declaración del capitán hará fe si estuviere conforme con las de la tripulación y pasajeros; si discordare, se estará á lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario. (*Arts. 652 y 661, Cód. 1829; 492, 493 y 494, alemán; 33, 34, 36 y 37, ley belga; 249 y 241, párr. 1º, Cód. francés; 517, 518 y 519, italiano.*)

Todos estos preceptos conforman con los prevenidos en la ley de Enjuiciamiento civil en la parte que se ocupa de los actos de jurisdicción voluntaria en negocios de comercio, y ambos deben ser concordados para su estricto cumplimiento en los casos á que se circunscribe este artículo.

Art. 625. El capitán, bajo su responsabilidad personal, así que llegue al puerto de su destino, obtenga el permiso necesario de las oficinas de sanidad y aduanas, y cumpla las demás formalidades que los Reglamentos de la Administración exijan, hará entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero. (*Art. 672, Código 1829.*)

Si, por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos, ignorase el capitán á quién debiera hacer legítimamente la entrega del cargamento, lo pondrá á disposición del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda,

á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia. (Art. 674, Cód. 1829.)

Lo natural es que el capitán cumpla primeramente con las obligaciones que le imponen los poderes públicos. El principio, que en Derecho internacional se llama de *territorialidad*, exige que así sea cuando el capitán arribe á puerto extranjero, y el deber de acatar las leyes del país cuando arribare á puerto español así lo demandan.

Lo primero, pues, es obtener el permiso de desembarco de las oficinas de Sanidad y Aduanas, y cumplimentar todas las demás disposiciones que la Administración exija para arribar al puerto. Después que todos estos particulares se hayan cumplimentado, el primer deber del capitán es entregar sin desfalco alguno el cargamento á los consignatarios, y el buque, cuando llegare al puerto de arribada, al consignatario.

Esto en el supuesto que el capitán hubiere terminado su viaje y cumplido su compromiso; pero cuando el buque se detuviere en el puerto sólo para descargar los pasajeros ó las mercancías, cumple con entregar éstas al portador legítimo de los *conocimientos*; y si ignorase á quién deberá hacer la entrega, pondrá el hecho en conocimiento del Juez ó Tribunal ó Autoridad á quien corresponda, á fin de que resuelva lo conveniente á su depósito, conservación y custodia.

Para este caso cumplirá estrictamente lo que dispone la tantas veces mencionada Ley de Enjuiciamiento civil, con lo que su responsabilidad queda terminada en lo referente á los viajeros y mercancías, si aquéllos nada reclamasen á su desembarco y éstas fuesen recibidas á *contento* del consignatario ó consignatarios á quien legítimamente debieren y fueren entregadas.

SECCIÓN TERCERA

DE LOS OFICIALES Y TRIPULACIÓN DEL BUQUE

Art. 626. Para ser piloto será necesario:

1º Reunir las condiciones que exijan las Leyes ó Reglamentos de marina ó navegación.

2º No estar inhabilitado con arreglo á ellos para el desempeño de su cargo. (Art. 687, Cód. 1829.)

Piloto es el que entiende y ejerce el pilotaje. Aparte de las divisiones ó clasificaciones que la náutica hace y admite la legislación, en su sentido práctico, la gente de mar admite la siguiente clasificación:

Piloto de altura: que es el que sabe dirigir la navegación en alta mar por las observaciones de los astros.

Piloto de puerto: el que por tener conocimiento práctico de sus mareas bajas y sondas, dirige la entrada á él y la salida de los buques.

Piloto práctico: el que en la navegación que se hace *costeando* gobierna la embarcación por el conocimiento que tiene de las costas y puertos.

El cargo de piloto es profesional y no puede ser ejercido sin obtener la habilitación y autorización que previenen las Ordenanzas de mar.

El naviero nombra el piloto con anuencia del capitán, pero si su elección es libre en cuanto á la persona ésta ha de estar capacitada para el ejercicio de la profesión, como queda expuesto, y todo contrato que se celebrare con persona que carezca de este requisito es nulo, de toda nulidad.

El piloto debe ir provisto de los instrumentos científicos que le son necesarios para la navegación, y es responsable de todos los accidentes á que su omisión pudiese dar lugar.

Debe seguir el rumbo que el capitán le ordenare, y si creyere que éste padece error en su mandato, hacerle ante los demás oficiales de la nave las observaciones que crea necesarias; y si á pesar de ello el capitán insistiere en que condujere el buque por el mismo rumbo que tenía indicado, extenderá su protesta respetuosa y razonada en el *libro de navegación* y obedecerá estrictamente las órdenes del capitán.

Llevará un libro foliado y sellado, denominado «Cuaderno de bitácora», y autorizado por la Autoridad competente; en él anotará diariamente la altura del sol, la derrota, la distancia, la longitud y la latitud en que juzgare hallarse; los encuentros con otras naves y todas las variaciones de aguja, el abatimiento, la dirección, la fuerza del viento, el estado de la atmósfera y del mar, el aparejo que se lleve largo, el número de hornos que se lleven encendidos, la presión del vapor y el número de revoluciones.

Bajo el nombre de *Acaecimientos*, consignará todos los particulares y accidentes que ocurran durante la navegación, formando cada asiento separado con la fecha correspondiente.

Si por su impericia ó descuido varase ó naufragase la nave, responderá de todos los perjuicios que ésta sufiere ó el cargamento.

Según la ley 5ª, tit. 24, Partida 2ª, se impondrá la pena de muerte al piloto que cometiere el engaño y falsedad de conducir la nave por luga-