

CAPÍTULO III

De los capitanes, según el antiguo Código.

91.—El Capitán de la nave había de ser natural y vecino de los Reinos de España y persona idónea para contratar y obligarse (1). Los extranjeros no podían serlo si no tenían carta de naturaleza, debiendo además prestar fianza equivalente á la mitad cuando menos del valor de la nave que capitaneen (2). Podía tripularse una parte del buque con extranjeros á falta de nacionales con anuencia del Cónsul ó Autoridades de marina, pero el Capitán debía ser español (3). En cuanto á la pericia que había de tener el capitán en el arte de la navegación, su examen y demás requisitos necesarios para ejercer este cargo, debía estarse á lo que prescriben las Ordenanzas de matrícula de gente de mar (4). El naviero que se reservare ejercer la capitania de su nave y no tuviere la patente de Capitán con arreglo á dichas Ordenanzas, debía limitarse á la administración económica de ella, valiéndose para cuanto tuviere relación con la navegación de un Capitán probado y autorizado en los términos que aquéllas previenen (5). El Capitán que sea natural de España estará ó no obligado á dar fianzas, según lo que sobre ello contrate con el naviero; y si éste le relevase de darlas, no se le podrán exigir por otra

(1) Art. 634 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 634 de id.

(3) Art. 5.º del Real decreto de 22 de Noviembre de 1868.

(4) Art. 635 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 636 de id.

persona (1). El Capitán es el jefe de la nave á quien debe obedecer toda la tripulación, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de ella (2). Toca al Capitán proponer al naviero las personas del equipaje de la nave, y éste tiene el derecho de elegir definitivamente las que hayan de tripularla; pero no podrá obligar al Capitán á recibir en su equipaje persona alguna que no sea de su contento y satisfacción (3). Con respecto á la facultad que compete al Capitán para imponer penas correccionales contra los que perturben el orden en la nave, cometan faltas de disciplina ó dejen de hacer el servicio que les compete, se observará lo que previenen los Reglamentos de la marina (4). No estando presentes el naviero ni el consignatario de la nave, estaba autorizado el Capitán para contratar por sí los fletamentos bajo las instrucciones que tenga recibidas, y procurando con la mayor solicitud y esmero el fomento y prosperidad de los intereses del naviero (5). El Capitán debía de tomar por sí las disposiciones convenientes para mantener la nave pertrechada, provista y municionada, comprando á este efecto lo que considerare de absoluta necesidad, siempre que las circunstancias no le permitieren solicitar previamente las instrucciones del naviero (6). En casos urgentes durante la navegación, podría el Capitán disponer las reparaciones en la nave y en sus pertrechos que sean absolutamente precisas para que pueda continuar y acabar su viaje, con tal que si llegare á puerto donde hubiere consignatario de la misma nave, obrare con acuerdo de éste. Fuera de este caso, no tenía facultad para disponer por sí obras de reparación, ni otro gasto alguno para habilitar la nave, sin que el naviero consintiera la obra y aprobase el presupuesto de su costo (7). Cuando el Capitán se hallare sin fondos pertenecientes á la nave ó á sus propietarios para costear las reparaciones, rehabilitación y

(1) Art. 637 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 638 de id. Véase además el 679.

(3) Art. 639 de id.

(4) Art. 640 de id.

(5) Art. 641 de id. Véase además el art. 750.

(6) Art. 642 de id. Véanse además los artículos 621, 686 y 915.

(7) Art. 643 del antiguo Código de Comercio.

aprovisionamiento que puedan necesitarse en caso de arribada, acudirán á los corresponsales del naviero si se encontraren en el mismo puerto, y en su defecto á los interesados en la carga; y si por ninguno de estos medios pudiese procurarse los fondos que necesitare, está autorizado para tomarlos á riesgo marítimo ú obligación á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos, con previa licencia del Tribunal de Comercio del puerto donde se halle, siendo territorio español (1), ó del Juez de primera instancia del mismo puerto (2), desde que en 1868 se abolieron los Tribunales de Comercio, y en país extranjero, del Cónsul si lo hubiere, ó no habiéndolo, de la Autoridad que conozca de los asuntos mercantiles. No surtiendo efecto este arbitrio, podía echar mano de la parte del cargamento que bastare para cubrir las necesidades que fuesen de absoluta urgencia y perentoriedad, vendiéndola con la misma autorización judicial y en pública subasta (3). Estando ya la nave despachada para hacerse á la vela, no podía ser detenida por deudas del Capitán, á menos que éstas procedieren de efectos suministrados para aquel mismo viaje, en cuyo caso se le admitiría también la fianza prevenida en el art. 604 del antiguo Código de Comercio. Esta disposición tenía lugar con todos los demás individuos de la tripulación (4). Los Capitanes tenían obligación de llevar asiento formal de todo lo concerniente á la administración de la nave y ocurrencias de la navegación en tres libros encuadernados y foliados, cuyas fojas debían rubricarse por el Capitán del puerto de la matrícula de embarco (5). En el primero, que debía titularse *de cargamentos*, se anotaba la entrada y salida de todas las mercaderías que se cargaren en la nave, con expresión de las marcas y números de los bultos, nombres de cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, y fletes que devengaren. En este mismo libro debían sentarse también los nombres, procedencia y destino de todos

(1) Art. 644 del antiguo Código de Comercio.

(2) Artículos 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.

(3) Art. 644 del antiguo Código de Comercio y véanse además los artículos 813, 826 y 935 de id.

(4) Art. 645 del antiguo Código de Comercio.

(5) Art. 646 de id.

los pasajeros que viajaren en la nave. En el segundo, con el título de *cuenta y razón*, debía llevarse la de los intereses de la nave, anotando artículo por artículo lo que recibiere el Capitán y lo que expendiere por reparaciones, aprestos, vituallas, salarios y demás gastos que se ocasionaren, de cualquier clase que fueren, sentándose en el mismo libro los nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulación, sus sueldos respectivos, cantidades que perciban por razón de ellos, y las consignaciones que dejaren hechas para sus familias. En el tercero, que se nombraba *diario de navegación*, se anotaban día por día todos los acontecimientos del viaje y las resoluciones sobre la nave ó el cargamento que exigiere el acuerdo de los oficiales de ella (1). Si durante la navegación muriese algún pasajero ó individuo del equipaje, debía poner el Capitán en buena custodia todos los papeles y pertenencias del difunto, formando un inventario exacto de todo ello, con asistencia de dos testigos, que debían ser algunos de los pasajeros, si los hubiere, ó en su defecto individuos de la tripulación (2).

92.—Antes de poner la nave á la carga debía hacerse un reconocimiento prolijo de su estado por el Capitán y oficiales de ella y dos maestros de carpintería y calafatería, y hallándola segura para emprender la navegación á que se le destinare, debía extenderse por acuerdo en el libro *de resoluciones*; y en el caso contrario, debía suspenderse el viaje hasta que se hicieren las reparaciones convenientes (3). En ningún caso debía desamparar el Capitán la nave en la entrada y salida de los puertos y ríos. Estando en viaje, no podía pernoctar fuera de ella sino por ocupaciones graves que procedieren de su oficio, y no de sus negocios propios (4). El Capitán que llegare á un puerto extranjero, debía presentarse al Cónsul español en las veinticuatro horas siguientes á haberle dado plática, y debía hacer declaración ante el mismo del nombre, matrícula, procedencia y destino de su buque, de las mercaderías que

(1) Art. 646 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 647 de id.

(3) Artículos 648, 588, 779, 983 y 984 de id.

(4) Art. 649 de id.

componían su carga y de las causas de su arribada, recogiendo certificación que acreditare haberlo así verificado, y la época de su arribo y de su partida (1). Cuando un Capitán tomare puerto por arribada en territorio español, debía presentarse inmediatamente que saltare en tierra al Capitán del puerto y declarar las causas de la arribada. La misma Autoridad, hallándolas ciertas y suficientes, debía darle certificación para guarda de su derecho (2). El Capitán que habiendo naufragado su nave, se salvare solo ó con parte de la tripulación, debía presentarse á la Autoridad más inmediata y hacer relación jurada del suceso. Esta debía comprobarse por las declaraciones que mediante juramento debían dar los individuos de la tripulación y pasajeros que se hubieren salvado, y el expediente original debía entregarse al mismo Capitán para guarda de su derecho. Si las declaraciones de la tripulación y pasajeros no se conformaren con la del Capitán, no hará fe en juicio la de éste, y en ambos casos queda reservada á los interesados la prueba en contrario (3). Cuando se hubieren consumido las provisiones comunes de la nave antes de llegar á puerto, podía el Capitán, de acuerdo con los demás oficiales de ésta, obligar á los que tuvieren víveres por su cuenta particular á que los entregaren para el consumo común de todos los que se hallaren á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más tarde en el primer puerto donde arribare (4). No podía el Capitán cargar en la nave mercadería alguna por su cuenta particular sin permiso del naviero, ni podía permitir que ningún individuo de la tripulación lo hiciese sin el mismo consentimiento (5). Tampoco podía el Capitán hacer pacto alguno público ni secreto con los cargadores que cediere en beneficio particular suyo, sino que todo cuanto produjere la nave, bajo cualquier título que fuese, había de entrar en el acervo común de los partícipes en los productos (6). El Capitán que navegare á flete

(1) Art. 650 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 651 de id.

(3) Arts. 652 y 670 de id.

(4) Art. 653 de id.

(5) Art. 654 de id.

(6) Art. 655 de id.

común ó al tercio, no podía hacer de su propia cuenta negocio alguno separado; y si lo hiciere, pertenecerá la utilidad que resulte á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular (1); y si habiéndose concertado para un viaje, dejare de cumplir su empeño, sea porque no emprenda el viaje, ó sea abandonando la nave durante él, además de indemnizar al naviero y cargadores todos los perjuicios que les sobrevinieren por ello, quedaba inhábil perpetuamente para volver á capitanear nave alguna (2), siendo sólo excusable caso de que le sobreviniere algún impedimento físico ó moral que le imposibilitara cumplir su empeño. No era permitido al Capitán hacerse sustituir por otra persona en el desempeño de su encargo sin consentimiento del naviero; y si lo hiciere, quedaba responsable de todas las gestiones del sustituto, y el naviero podía deponer á éste y al que lo nombró, exigiéndole las indemnizaciones á que se hubiere hecho responsable (3). Desde todo puerto donde el Capitán cargare la nave, debía remitir al naviero un estado exacto de los efectos que hubiere cargado, nombres y domicilios de los cargadores, fletes que se devengaren y cantidades tomadas á la gruesa. En el caso de no encontrar medios de dar este aviso en el puerto donde recibiere la carga, debía de verificarlo en el primero adonde arribare, en que hubiese facilidad para ello (4). También debía dar el Capitán noticia puntual al naviero de su arribo al puerto de su destino, aprovechando el primer correo ú otra ocasión más pronta si la hubiere (5). Cuando por cualquier accidente de mar perdiera el Capitán toda esperanza de salvar la nave y se creyera en el caso de abandonarla, debía oír sobre ello á los demás oficiales de la nave y debía estarse á lo que decidiese la mayoría, teniendo el Capitán voto de calidad. Pudiendo salvarse en el bote, debía procurar llevar consigo lo más precioso del cargamento, recogiendo indispensablemente los libros de la nave, siempre que hubiese posibilidad de hacerlo. Si los

(1) Artículos 656, 313 y 314 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 657 de id.

(3) Art. 658 de id.

(4) Art. 659 de id.

(5) Art. 660 de id.

efectos salvados se perdieren antes de llegar á buen puerto, no debía hacérsele cargo alguno por ellos, justificando en el primero adonde arribase que la pérdida procedió de caso fortuito inevitable (1).

No podía el Capitán tomar dinero á la gruesa ni hipotecar la nave para sus propias negociaciones. Siendo copartícipe en el casco y aparejos, podía empeñar su porción particular, siempre que no hubiese tomado antes gruesa alguna sobre la totalidad de la nave, ni existiere otro género de empeño ó hipoteca á cargo de ésta. En la póliza del dinero que tomare el Capitán copropietario en la forma sobredicha, debía expresar necesariamente cuál es la porción de su propiedad sobre que fundare la hipoteca expresa. En caso de contravención, era de cargo privativo del Capitán el pago del principal y costas, y podía el naviero deponerlo de su empleo (2). El Capitán, luego que hubiere fletado la nave, debía ponerla franca de quilla y costado, apta para navegar y recibir la carga en el término pactado con el fletador (3). Estando la nave fletada por entero, no podía el Capitán recibir carga de otra persona sin anuencia expresa del fletador, y si lo hiciera, podría éste obligarle á desembarcarla y exigirle los perjuicios que se le hubiesen seguido (4). No podía permitir el Capitán que se pusiera carga sobre la cubierta del buque sin que consintieran en ello todos los cargadores, el mismo naviero y los oficiales de la nave, y era bastante que cualquiera de estas partes lo resistiere para que no se verificase, aunque los demás lo consintieran (5). Las obligaciones impuestas á los navieros por los arts. 631 y 632 del antiguo Código de Comercio, son extensivas á los Capitanes en las contratas que hagan sobre fletes (6).

93.—Una de las obligaciones del Capitán era mantenerse en su nave con toda su tripulación, mientras se estuviere cargando (7). Después de haberse fletado la nave para puerto de-

(1) Arts. 661 y 987 del antiguo Código de Comercio.

(2) Arts. 662, 822 y 825 de id.

(3) Art. 663 de id.

(4) Art. 664 de id.

(5) Arts. 665 y 950 de id.

(6) Art. 666 de id.

(7) Art. 667 de id.

terminado, no podía el Capitán dejar de recibir la carga y hacer el viaje convenido si no sobreviniese peste, guerra ó extorsión de la misma nave que impidiera legítimamente emprender la navegación (1). Cuando por violencia extrajere algún corsario efectos de la nave ó de su carga, ó el Capitán se viere en la necesidad de entregarlos, formalizará su asiento en el libro y justificará el hecho en el primer puerto adonde arribare, siendo de cargo del Capitán resistir la entrega ó reducirla á lo menos posible en cantidad y calidad de los efectos que se le exigieren, por todos los medios que permita la prudencia (2). El Capitán que corriere temporal ó considerare que hay daño ó avería en la carga, debía hacer su protesta en el primer puerto adonde arribare dentro de las veinticuatro horas siguientes á su arribo, y debía verificarla dentro del mismo término luego que llegare al de su destino, procediendo en seguida á la justificación de los hechos, y hasta quedar evacuada no podía abrir las escotillas (3). No podía el Capitán tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento, y en caso de hacerlo, resultaba ineficaz el contrato con respecto á éste (4). Luego que el Capitán llegare al puerto de su destino y obtuviere los permisos necesarios de las oficinas de Marina y Aduana Real, debía hacer entrega de su cargamento á los respectivos consignatarios (5), sin desfalco, bajo su responsabilidad personal y la del buque, sus aparejos y fletes (6). Las creces y aumentos que tuviere la carga durante su estancia en la nave, pertenecen al propietario (7). Cuando por ausencia del consignatario, ó por no presentarse portador legítimo de los conocimientos á la orden, ignorare el Capitán á quién había de hacer legítimamente la entrega del cargamento, debía ponerlo á disposición del Tribunal de Comercio (8), y desde la aboli-

(1) Artículos 668, 711 y 768 del antiguo Código de Comercio.

(2) Artículos 669 de id., y 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.

(3) Artículos 670, 652, 940, 976 y 977 de id.

(4) Art. 671 de id.

(5) Véanse artículos 61 y siguientes de las Ordenanzas de Aduanas de 15 de Julio de 1570.

(6) Arts. 672, 978, 644, 684 y 817 del antiguo Código de Comercio.

(7) Art. 673 de id.

(8) Art. 674 de id.

ción de estos Tribunales, del Juez de primera instancia (1), ó en defecto de haberlo, de la Autoridad judicial local, para que proveyere lo conveniente á su depósito, conservación y seguridad (2). El Capitán debía de llevar un asiento formal de los géneros que entregaba, con sus marcas y números, y expresión de la cantidad si se pesaren ó midieren, y debía trasladarlo al libro de cargamento (3). El Capitán era responsable civilmente de todos los daños que sobrevinieren á la nave y su cargamento por impericia ó descuido de su parte, y si estos daños procedieren de haber obrado con dolo, además de aquella responsabilidad, debía ser procesado criminalmente, y castigado con las penas previstas en las leyes criminales (4). El Capitán que hubiese sido condenado por haber obrado con dolo en sus funciones, quedaba inhabilitado para obtener cargo alguno en las naves (5). No podía admitirse excepción alguna en descargo de su responsabilidad al Capitán que hubiere tomado derrota contraria á la que debía, ó variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales de la nave, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo (6).

El Capitán era responsable también civilmente de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación de la nave, salva su repetición contra los culpados. Asimismo debía serlo de las pérdidas, multas y confiscaciones que ocurrieren por contravenciones á las leyes y reglamentos de Aduanas ó de Policía de puertos, y de las que se causaren por las discordias que se suscitaren en el buque, ó por las faltas que cometiere la tripulación en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó con tiempo de toda la extensión de su autoridad para prevenirlas, impedir las y corregirlas (7).

Eran también de cargo del Capitán los perjuicios que resultaren por inobservancia de los arts. 642, 648, 649, 654, 655

-
- (1) Decreto de 6 de Diciembre de 1868, arts. 16, 17 y 18.
 (2) Artículos 674, 794, 795 y 803 del antiguo Código de Comercio.
 (3) Art. 675 de id.
 (4) Arts. 676, 998 y 1000 de id.
 (5) Art. 677 de id.
 (6) Art. 678 de id.
 (7) Art. 679 de id. y véanse además arts. 16, 17 y 18 del decreto de 6 de Diciembre de 1868.

y 667 del antiguo Código, comenzando la responsabilidad del Capitán sobre el cargamento, desde que se le hiciera la entrega de él en la orilla del agua ó en el muelle del puerto donde se cargare, hasta que lo pusiere en la orilla ó muelle del puerto de la descarga, si otra cosa no se hubiere pactado expresamente ó si no hubiere quedado de cuenta del cargador entregar la carga á bordo ó recibirla del mismo modo (1). No tenía responsabilidad alguna el Capitán de los daños que sobrevinieren al buque ni su cargamento por fuerza mayor insuperable ó caso fortuito que no pudo evitarse (2). Ningún Capitán podía entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, sino en los casos y bajo las formalidades que se previenen en los arts. 968 y 969, y si contraviniera á estos artículos, ó si la arribada procediere de culpa, negligencia ó impericia del Capitán, era responsable de los gastos y perjuicios que en ella se causaren al naviero y á los cargadores (3). El Capitán que tomare dinero sobre el casco y aparejos del buque, que empeñare ó vendiere mercaderías ó provisiones fuera de los casos y sin las formalidades que van prevenidas, y el que cometiere fraude en sus cuentas, además de reembolsar la cantidad defraudada, debía ser castigado como reo de hurto (4). Los Capitanes debían cumplir, además de las obligaciones prescritas en el antiguo Código de Comercio, las que les estaban impuestas por los Reglamentos de Marina y Aduanas (5). Las obligaciones que el Capitán contrajere para atender á la reparación, habilitación y aprovisionamiento de la nave, debían recaer sobre el naviero, y no le constituían personalmente responsable á su cumplimiento, á menos que no comprometiere expresamente su responsabilidad personal, ó suscribiere letra de cambio ó pagaré á su nombre (6).

-
- (1) Arts. 680 y 681 del antiguo Código de Comercio.
 (2) Art. 682 de id.
 (3) Art. 683 de id.
 (4) Arts. 684 y 825 de id.
 (5) Art. 685 de id.
 (6) Arts. 686 y 621 de id. y 350 de la ley de Enjuiciamiento, sobre los negocios y causas de comercio, de 24 de Julio de 1880.