

CAPÍTULO IV

De los Capitanes y de los Patronos de buque, según el vigente Código de Comercio.

94.—Las disposiciones que comprendía el antiguo Código de Comercio acerca de las personas que tienen á su cargo el gobierno y servicio de un buque han sido objeto de señaladas reformas, las cuales contribuirán, según los autores del vigente Código, á fijar con más claridad la índole de las funciones que desempeñan y á asegurar el fiel cumplimiento de los contratos. De acuerdo con las bases capitales del vigente Código y con la mayor parte de las legislaciones extranjeras, desaparece la prohibición impuesta en el antiguo á los extranjeros para ejercer los cargos de Capitanes y Patronos, manteniéndose empero la obligación de acreditar que los designados ó propuestos por los propietarios ó navieros reúnen la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque con arreglo á las leyes, ordenanzas y reglamentos de Marina y navegación, y que no se hallan inhabilitados, con arreglo á ellas, para el ejercicio de su cargo. Con estas limitaciones no hay temor de que la admisión de los extranjeros al ejercicio de las funciones de Capitán ó Patrón de nuestros buques ofrezca los peligros que algunos acaso puedan imaginar.

Habiendo surgido varias dudas acerca de la conducta que debe seguir el Capitán ó Patrón en ausencia del naviero ó de los propietarios respecto al nombramiento de la tripulación y adquisición de fondos para reparar el buque inutilizado durante el viaje, declara el vigente Código que puede contratar la tripulación y que debe librar contra el naviero, por si de

este modo obtiene los recursos que necesita, antes de adquirirlos por medio de préstamo á la gruesa, reproduciendo sobre este particular la doctrina de las antiguas Ordenanzas de Bilbao.

Las necesidades y contingencias del comercio marítimo aconsejan que el Capitán lleve siempre consigo todos los documentos que acrediten su nacionalidad y la propiedad del buque y cargamento. En tiempo de guerra marítima, aunque pertenezcan á un pabellón neutral, le servirán para evitar las vejaciones y molestias de un apresamiento (1), y en tiempo de paz, para resolver en el acto las dudas y cuestiones á que pueden dar lugar los contratos de fletamento y para cumplir con rapidez y precisión lo pactado en los mismos, además de llenar las formalidades exigidas en los casos de siniestro marítimo.

Con el fin de evitar los perjuicios y vejaciones consiguientes á la falta de aquellos documentos, se impone al Capitán la obligación de llevarlos á bordo, haciéndole responsable de las consecuencias que sobrevengan por la infracción de este precepto.

No menos importancia concede el Código vigente á los libros de navegación, contabilidad y cargamento, que debe llevar también el Capitán ó Patrón; y al efecto consigna detalladamente los asientos que deben extenderse en cada uno y las formalidades externas que han de reunir, para que constituyan un verdadero título auténtico de los actos y contratos relativos al buque, cargamento y pasajeros.

Por eso los documentos y los libros deben conservarse á toda costa, y en caso de tener que abandonar el buque por quedar completamente sumergido en el mar ó inhábil para continuar el viaje, cuidará el Capitán de llevárselos consigo, salvándolos antes que ningún otro objeto, derogando en esta parte muy acertadamente el Código antiguo que dispone lo contrario.

Si durante el viaje aparecieren corsarios ó buques de gue-

(1) Acerca de las Presas marítimas, véase el Tratado de 28 de Junio de 1835 y Real decreto de 11 de Julio de 1887.

rra contra el pabellón á que pertenezca el buque, no debe quedar al arbitrio de un Capitán animoso y resuelto la norma de conducta que ha de seguir, pues en un arranque de valor podría poner en grave peligro al buque, al cargamento y á las personas que fuesen á bordo. Para evitarlo se le impone la obligación de arribar al puerto neutral más inmediato y esperar, mientras no reciba otras órdenes, á que pase el peligro ó aprovechar cualquier ocasión opórtuna de continuar el viaje con toda seguridad.

Otra novedad muy importante introduce el Código en lo tocante á la responsabilidad de las faltas ó delitos cometidos por el Capitán ó por los individuos de la tripulación; punto de la mayor importancia, y sobre el cual existe variedad de opiniones entre los jurisconsultos.

El Código antiguo declara civilmente responsable al Capitán de todos los daños que sobrevengan al buque ó al cargamento por impericia ó descuido de su parte, por infracción de las leyes y por los actos ilícitos cometidos por la tripulación. En cuanto al naviero, declara terminantemente que no le alcanza responsabilidad alguna en los excesos que durante la navegación cometan el Capitán y la tripulación.

Examinada á la luz de los principios del derecho moderno la doctrina vigente sobre la irresponsabilidad del naviero por los actos ilícitos, es decir, delitos ó casi delitos, cometidos por el Capitán y la tripulación, se observa que no puede mantenerse en los términos absolutos y categóricos en que se encuentra formulada.

Enhorabuena que el naviero no sea criminalmente responsable de los delitos ó casi delitos; pero no puede excusarse de responder de los daños y perjuicios que, por consecuencia de dichos actos, sufran los terceros que contrataron con el Capitán, en el doble concepto de mandatario y dependiente del mismo naviero. En el comercio marítimo, los cargadores y pasajeros al contratar con el Capitán lo hacen por la confianza que les inspira el naviero que lo ha nombrado; presumen que éste habrá practicado las averiguaciones más exquisitas antes de nombrarle, y sobre todo, se hallan en la imposibilidad de hacerlas por sí mismos, y aun cuando las hicieren, no conse-

guirían una seguridad completa, toda vez que el naviero puede cambiar la persona del Capitán en el momento en que tenga por conveniente.

En igual caso se encuentra el naviero respecto de los individuos de la tripulación, pues, aun cuando no los ha nombrado directamente, ha contribuido á su nombramiento expresa ó tácitamente.

Por otra parte, si el naviero se aprovecha de los resultados de la elección de Capitán y tripulantes, cuando es acertada, justo es también que sufra las consecuencias de un nombramiento desacertado, por la regla de derecho natural consignada en las Partidas, *que aquel debe sentir el embargo de la cosa que ha el pro della*.

Además, el Código penal consigna un principio general que resuelve la cuestión de que se trata, pues declara responsables civilmente, y en defecto de los que lo sean criminalmente, á los empresarios de cualquiera industria por los delitos y faltas cometidos por sus dependientes en el desempeño de sus obligaciones.

El Código de Comercio vigente omite la declaración de irresponsabilidad consignada en el antiguo, y de un modo terminante hace responsable civilmente al naviero de los perjuicios que sufran los que contrataron con el Capitán á consecuencia de los delitos y faltas cometidos por éste ó por los tripulantes.

Derecho vigente.

95.—Los Capitanes y Patrones deberán ser españoles, tener aptitud legal para obligarse con arreglo al Código, hacer constar la pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes, ordenanzas ó reglamentos de Marina ó navegación, y no estar inhabilitados con arreglo á ellos para el ejercicio del cargo (1).

Si el dueño de un buque quisiere ser su Capitán careciendo

(1) Art. 609 del vigente Código de Comercio. Acerca de las condiciones de los marinos, según el arqueo de los buques, véase la Real orden de 30 de Abril de 1885.

de aptitud legal para ello, se limitará á la administración económica del buque, y encomendará la navegación á quien tenga la aptitud que exigen dichas ordenanzas y reglamentos (1).

Serán inherentes al cargo de Capitán ó Patrón de buque las facultades siguientes:

1.^a Nombrar ó contratar la tripulación en ausencia del naviero, y hacer la propuesta de ella estando presente, pero sin que el naviero pueda imponerle ningún individuo contra su expresa negativa.

2.^a Mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme á las instrucciones que hubiese recibido del naviero.

3.^a Imponer con sujeción á los contratos y á las leyes y reglamentos de la Marina mercante, y estando á bordo, penas correccionales á los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten á la disciplina, instruyendo, sobre los delitos cometidos á bordo en el mar, la correspondiente sumaria, que entregará á las Autoridades que de ella deban conocer en el primer puerto á que arribe.

4.^a Contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero ó su consignatario, obrando conforme á las instrucciones recibidas y procurando con exquisita diligencia por los intereses del propietario.

5.^a Tomar las disposiciones convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado, comprando al efecto lo que fuere necesario, siempre que no haya tiempo de pedir instrucciones al naviero.

6.^a Disponer en iguales casos de urgencia, estando en viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque y su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisos para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase á un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste (2).

(1) Art. 609 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 610 de id.

Para atender á las obligaciones mencionadas, el Capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

1.^o Pidiéndolos á los consignatarios del buque ó correspondientes del naviero.

2.^o Acudiendo á los consignatarios de la carga ó á los interesados en ella.

3.^o Librando sobre el naviero.

4.^o Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo á la gruesa.

5.^o Vendiendo la cantidad de carga que bastare á cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarle para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos habrá de acudir á la Autoridad judicial del puerto, siendo en España, y al Cónsul español, hallándose en el extranjero; y en donde no le hubiere, á la Autoridad local, procediendo con arreglo á lo dispuesto en el artículo 583 y á lo establecido en la ley de Enjuiciamiento civil (1).

Serán inherentes al cargo de Capitán las obligaciones que siguen:

1.^a Tener á bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respos y demás pertenencias del buque; la patente real ó de navegación; el rol de los individuos que componen la dotación del buque, y las contratas con ellos celebradas; la lista de pasajeros; la patente de sanidad, la certificación del Registro, que acredite la propiedad del buque y todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento, ó copias autorizadas de ellos; los conocimientos ó guías de la carga, y el acta de la vista ó reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

2.^a Llevar á bordo un ejemplar del Código de Comercio.

3.^a Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que

(1) Art. 611 del vigente Código de Comercio.

contenga, firmada por la Autoridad de marina, y en su defecto, por la Autoridad competente.

En el primer libro, que se denominará «Diario de navegación», anotará día por día el estado de la atmósfera, los vientos que reinen, los rumbos que se hacen, el aparejo que se lleva, la fuerza de las máquinas con que se navegue, las distancias navegadas, las maniobras que se ejecuten y demás accidentes de la navegación; anotará también las averías que sufra el buque en su casco, máquinas, aparejo y pertrechos, cualquiera que sea la causa que las origine, así como los desperfectos y averías que experimente la carga, y los efectos é importancia de la echazón, si ésta ocurriera; y en los casos de resolución grave que exija asesorarse ó reunirse en junta á los oficiales de la nave y aun á la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor ó máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro, denominado «de contabilidad», registrará todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque, anotando con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado, y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos ó efectos, víveres, combustibles, aprestos, salarios y demás gastos, de cualquiera clase que sean. Además insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos y salarios y lo que hubieren recibido á cuenta, así directamente como por entrega á sus familias.

En el tercer libro, titulado «de cargamentos», anotará la entrada y salida de todas las mercaderías, con expresión de las marcas y bultos, nombres de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y los fletes que devenguen. En este mismo libro inscribirá los nombres y procedencia de los pasajeros, el número de bultos de sus equipajes y el importe de los pasajes.

4.º Hacer, antes de recibir carga, con los oficiales de la tripulación y dos peritos, si lo exigieren los cargadores y pasajeros, un reconocimiento del buque, para conocer si se halla estanco con el aparejo y máquinas en buen estado y con los per-

trechos necesarios para una buena navegación, conservando certificación del acta de esta visita, firmada por todos los que la hubieren hecho, bajo su responsabilidad.

Los peritos serán nombrados, uno por el Capitán del buque y otro por los que pidan su reconocimiento, y en caso de discordia nombrará un tercero la Autoridad de marina del puerto.

5.º Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se recibe á bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiva; no consentir que se embarque ninguna mercancía ó materias de caracter peligroso, como las sustancias inflamables ó explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases y manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen ó peso dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que por la naturaleza de las mercancías, la indole especial de la expedición, y principalmente la estación favorable en que aquélla se emprenda, permitieran conducir sobre cubierta alguna carga, deberá oír la opinión de los oficiales del buque y contar con la anuencia de los cargadores y del naviero.

6.ª Pedir práctico á costa del buque en todas las circunstancias que lo requieran las necesidades de la navegación, y más principalmente cuando haya de entrar en puerto, canal ó río, ó tomar una rada ó fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan.

7.ª Hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, á menos de no tener á bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque sino por motivo grave ó por razón de oficio.

8.ª Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, á la Autoridad marítima, siendo en España, y al Cónsul español, siendo en el extranjero, antes de las veinticuatro horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada; cuya declaración visarán la Autoridad ó el Cónsul, si después de examinada la encontraren aceptable, dándole la certificación oportuna para

acreditar su arribo y los motivos que lo originaron. A falta de Autoridad marítima ó de Cónsul, la declaración deberá hacerse ante la Autoridad local.

9.^a Practicar las gestiones necesarias ante la Autoridad competente para hacer constar en la certificación del Registro mercantil del buque las obligaciones que contraiga conforme al art. 583.

10. Poner á buen recaudo y custodia todos los papeles y pertenencias del individuo de la tripulación que falleciere en el buque, formando inventario detallado, con asistencia de los testigos pasajeros, ó, en su defecto, tripulantes.

11. Ajustar su conducta á las reglas y preceptos contenidos en las instrucciones del naviero, quedando responsable de cuanto hiciere en contrario.

12. Dar cuenta al naviero, desde el puerto donde arribe el buque, del motivo de su llegada, aprovechando la ocasión que le presten los semáforos, telégrafos, correos, etc., según los casos; poner en su noticia la carga que hubiere recibido, con especificación del nombre y domicilio de los cargadores, fletes que devenguen y cantidades que hubiere tomado á la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar á aquél.

13. Observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes.

14. Permanecer á bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír á los oficiales de la tripulación, estando á lo que decida la mayoría; y si tuviere que refugiarse en el bote, procurará, ante todo, llevar consigo los libros y papeles, y luego los objetos de más valor, debiendo justificar, en caso de pérdida de libros y papeles, que hizo cuanto pudo para salvarlos.

15. En caso de naufragio, presentar protesta en forma, en el primer puerto de arribada, ante la Autoridad competente ó Cónsul español, antes de las veinticuatro horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8.^o de este artículo.

16. Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y los

reglamentos de navegación, aduanas, sanidad ú otros (1).

El Capitán que navegare á flete común ó al tercio, no podrá hacer por su cuenta negocio alguno separado, y si lo hiciere, la utilidad que resulte pertenecerá á los demás interesados, y las pérdidas cederán en su perjuicio particular (2).

El Capitán que, habiendo concertado un viaje, dejare de cumplir su empeño sin mediar accidente fortuito ó caso de fuerza mayor que se lo impida, indemnizará todos los daños que por esta causa irroque, sin perjuicio de las sanciones penales á que hubiere lugar (3).

Sin consentimiento del naviero, el Capitán no podrá hacerse sustituir por otra persona; y si lo hiciere, además de quedar responsable de todos los actos del sustituto, y obligado á las indemnizaciones expresadas anteriormente podrán ser uno y otro destituidos por el naviero (4).

Si se consumieran las provisiones y combustibles del buque antes de llegar al puerto de su destino, el Capitán dispondrá, de acuerdo con los oficiales del mismo, arribar al más inmediato, para reponerse de uno y otro; pero si hubiera á bordo personas que tuviesen víveres de su cuenta, podrá obligarles á que los entreguen para el consumo común de cuantos se hallen á bordo, abonando su importe en el acto, ó á lo más en el primer puerto donde arribare (5).

El Capitán no podrá tomar dinero á la gruesa sobre el cargamento; y si lo hiciere, será ineficaz el contrato.

Tampoco podrá tomarlo para sus propias negociaciones sobre el buque, sino por la parte de que fuere propietario, siempre que anteriormente no hubiere tomado gruesa alguna sobre la totalidad, ni exista otro género de empeño ú obligación á cargo del buque. Pudiendo tomarlo, deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque.

En caso de contravención á este precepto, serán de cargo

(1) Art. 612 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 613 de id.

(3) Art. 614 de id.

(4) Art. 615 de id.

(5) Art. 616 de id.

primitivo del Capitán el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirle (1).

El Capitán será responsable civilmente para con el naviero, y éste para con los terceros que hubieren contratado con él:

1.º De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. Si hubiere mediado delito ó falta, lo será con arreglo al Código penal.

2.º De las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulación, salvo su derecho á repetir contra los culpables.

3.º De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir á las leyes y reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación.

4.º De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que 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.

5.º 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.

6.º 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.

7.º 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.

8.º De los que resulten por inobservancia de las prescripciones del reglamento de situaciones de luces y maniobras para evitar abordajes (2).

El Capitán responderá del cargamento desde que se hiciera

(1) Art. 617 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 618 de id.

entrega de él en el muelle ó al costado á flote en el puerto en 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 (1).

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.

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 (2).

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 (3).

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 (4).

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, for-

(1) Art. 619 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 620 de id.

(3) Art. 621 de id.

(4) Art. 622 de id.

malizará 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 (1).

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.

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 (2).

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

(1) Art. 623 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 624 de id.

entrega del cargamento, sin desfalco, á los consignatarios, y, en su caso, del buque, aparejos y fletes al naviero.

Si, por ausencia del consignatario, ó por no presentarse por tador 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 (1).

(1) Atr. 625 del vigente Código de Comercio.