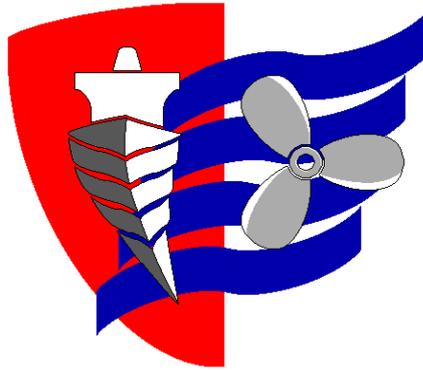


**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**



***Trabajo Fin de Grado***

**LAS FACULTADES DEL CAPITAN EN LA LEY  
DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

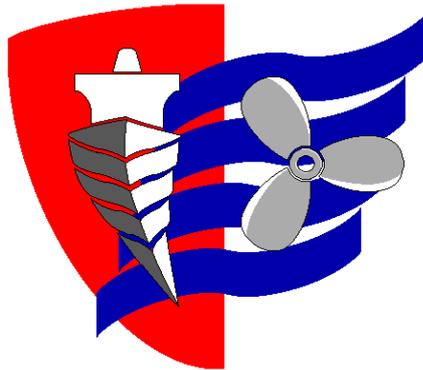
**(The powers of the captain on the LNM)**

Para acceder al Título de Grado en:  
**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

Autor: Ramón R. Alvargonzalez Ucha  
Director: Pedro Laborda Ortiz

Julio-2015

**ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA  
UNIVERSIDAD DE CANTABRIA**



***Trabajo Fin de Grado***

**LAS FACULTADES DEL CAPITAN EN LA LEY  
DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA**

**(The powers of the captain on the LNM)**

Para acceder al Título de Grado en:  
**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO**

# Índice

---

Índice.....	II
Resumen y Palabras clave .....	IV
Planteamiento del problema .....	VI
I.- METODOLOGÍA.....	9
I.1.- Herramientas.....	9
I.1.1.- Artículos del Código de Comercio relevantes.....	9
I.1.2.- Régimen de facultades del capitán del Código de Comercio según la doctrina jurídica española.....	27
I.1.3.- Artículos de la LNM relevantes.....	39
I.1.4.- Legislaciones marítimas italiana y francesa.....	49
I.2.- Metodología empleada .....	64
II.- DESARROLLO.....	68
II.1.- Derecho marítimo previo al Código de Comercio de 1885.....	68
II.2.- Del Código de Comercio de 1885 a la Ley de Navegación Marítima.....	70
II.3.- Las atribuciones del capitán en el CCom y en la LNM.....	76
II.3.1.- Facultades Técnico-Náuticas.....	77
CONCLUSIONES PARCIALES .....	80
II.3.2.- Facultades Administrativas.....	81
CONCLUSIONES PARCIALES .....	82
II.3.3.- Facultades Públicas.....	82
CONCLUSIONES PARCIALES .....	85
II.3.4.- Facultades Comerciales .....	85
CONCLUSIONES PARCIALES .....	89
II.4.- Derecho Comparado.....	90
II.4.1.- La LNM y el Codice della Navigazione.....	90
II.4.2.- La LNM y el Code des Transports .....	92
III.- CONCLUSIONES .....	94
Referencias citadas .....	99
Anexos .....	101



## Resumen y Palabras clave

---

El día 25 de septiembre de 2014 entró en vigor la Ley de Navegación Marítima, derogando al Libro III del Código de Comercio de 1885, normativa aplicable hasta entonces en la materia. Casi 130 años separan ambas normas, la primera regulaba buques de vela y vapor que disponían del sextante y la alidada como instrumentos de navegación así como del telégrafo para las comunicaciones. La segunda se ocupa de modernos buques con dispositivos de navegación de última generación y un sistema de comunicaciones por satélite que le permite solicitar y recibir instrucciones de su armador en tiempo real permanentemente.

En este contexto, vamos a estudiar las facultades del capitán de buque español en uno y otro texto legal, en orden a ver si éstas varían o permanecen iguales, si aumenta o disminuye la seguridad jurídica con las posibles variaciones y por último si las legislaciones de países vecinos como Italia y Francia evolucionan en el mismo sentido que la nuestra.

On september 25 of 2014 entered into force the Law of Shipping, derogating the Book III from the Commercial Code of 1885, applicable regulations until then. Almost 130 years keep away both rules, the first of them regulated sail vessel and steam navigation with sextant as well as the telegraph for communications, The second one takes on modern ships with sailing system through satellite that allows apply and receive instructions from the shipowner in real time permanently.

In this context, we are going to study the captain's faculties in the spanish ship in both legal texts, to check if they keep the same or vary through the time, if the legal security increase or decrease and finally if legislation in neighbor countries as Italy or France develops in the same direction than our legislation,

## **LISTA DE ABREVIATURAS EMPLEADAS:**

A.C.....	Antes de Cristo
Cc .....	Código civil
CCom .....	Código de comercio
CdN.....	Codice della Navigazione
CdT.....	Code des Transports
CIGS o CGS.....	Código Internacional de Gestión de la Seguridad
CNUDMAR.....	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
D.A.....	Disposición Adicional
DGMM.....	Dirección General de la Marina Mercante
LN.....	Ley de Navegación Marítima
LPEMM.....	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
MARPOL.....	Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques
Núm .....	Número
O.....	Orden
OIT.....	Organización Internacional del Trabajo
OMI.....	Organización Marítima Internacional
pág.....	Página
pp .....	Páginas
RD.....	Real Decreto
RR.DD .....	Reales Decretos
SOLAS.....	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar
STWC .....	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar
<i>Supra</i> .....	Antes, más arriba
<i>Vid</i> .....	Véase

# Planteamiento del problema

---

La entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima española de 2014<sup>1</sup> ha supuesto cambios profundos y actualizaciones sustanciales en la regulación de muchos aspectos de nuestro Derecho marítimo. Con ese trabajo se pretende analizar el grado de cambio y actualización operado en la institución concreta de las “facultades del capitán” de buque español. Y para ello, nos queremos responder a las siguientes preguntas:

- 1.- ¿En que varía, si lo hace, la normativa respecto a la situación anterior?
- 2.- ¿Mejora la seguridad jurídica, la empeora o resulta a estos efectos indiferente?
- 3.- ¿Se asemeja, o no, a las soluciones de Ordenamientos Jurídicos de tipo “continental” como el nuestro, de tradición marítima?

En primer lugar realizaremos un acercamiento a la normativa reguladora del comercio marítimo desde su más remoto origen hasta el Código de Comercio del año 1885. Estudiaremos someramente los casi 130 años de vigencia del libro III del CCom que se ocupa de nuestra materia, para más adelante describir el proceso que desemboca con la publicación de la Ley de Navegación Marítima en el año 2014.

Después de este recorrido del Derecho marítimo a través de los tiempos hasta nuestros días, vamos a comparar entre la normativa en vigor y la inmediatamente anterior, es decir, entre la LNM y el CCom, las facultades del capitán, tema objeto de nuestro estudio.

Por último, realizaremos una segunda comparación, esta vez entre lo dispuesto en la LNM acerca de la atribuciones del capitán y lo estipulado en legislaciones de países de nuestro entorno, en concreto, Francia<sup>2</sup> e Italia<sup>3</sup>.

Para la realización del estudio, dividiremos el haz de facultades del capitán en cuatro grupos:

---

<sup>1</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio de Navegación Marítima BOE nº 180

<sup>2</sup> Code des Transports

<sup>3</sup> Codice della Navigazione

- a) Facultades Técnico – Náuticas.
- b) Facultades Administrativas.
- c) Facultades Públicas.
- d) Facultades Comerciales

Las primeras son las relacionadas con la capacidad del capitán para ejercer el mando del buque y la jefatura de la dotación del mismo. En la evolución de estas atribuciones ha influido significativamente el avance de los sistemas de navegación y de carga/descarga así como la modernización de las empresas navieras. La otra razón de los cambios en la legislación la podemos encontrar en la ratificación de Convenios Internacionales por nuestro país, fundamentalmente en lo relativo a la seguridad de la vida humana en la mar<sup>4</sup> y a la prevención de la contaminación del medio marino<sup>5</sup>.

Las facultades administrativas, que una parte de la doctrina las engloba junto a las públicas<sup>6</sup>, se ocupan de la llevanza de libros por parte del capitán así como las obligaciones de éste en relación con la documentación de su buque (de despacho, aduanera sanitaria etc.....) Estas facultades sufren pocas variaciones en el transcurso del siglo largo que media entre ambas leyes, se desechan algunos libros (libro de contabilidad y libro de cargamentos) obsoletos y se potencia el Diario de Navegación.

El tercer lugar lo ocupan las facultades de naturaleza pública, que podemos dividir por una parte en las le son conferidas al capitán para asegurar el orden y la disciplina a bordo<sup>7</sup>. De otro lado están las concernientes a la representación que el Estado delega en el capitán como registrador auxiliar del Registro Civil<sup>8</sup>. Muy poco han cambiado estas funciones dado lo poco que han cambiado las circunstancias, navegar exige en incontables ocasiones alejarse del Estado de pabellón y cuando se produce ese alejamiento sigue habiendo una pequeña comunidad navegante necesitada de gobierno.

---

<sup>4</sup> SOLAS 1974

<sup>5</sup> MARPOL 73/78

<sup>6</sup> Uria, R.

<sup>7</sup> Reguladas en el Código de Comercio

<sup>8</sup> Reguldas en el Código Civil

Para terminar, las facultades comerciales o, dicho de otra manera, la facultad representativa que el capitán tiene de su naviero, tiene su origen en esa lejanía a la que nos referíamos antes pero ahora referida no al Estado de pabellón, sino del poder de decisión del naviero. En los tiempos del Código de Comercio y anteriores dado el aislamiento de la comunidad navegante, era primordial que el capitán tuviera la más amplia representación del naviero, para poder tomar decisiones sobre la expedición marítima (de naturaleza siempre cambiante) ante la imposibilidad de enviar información al naviero y por tanto recibir instrucciones de éste. Los avances en las comunicaciones cambiaron radicalmente el panorama, adaptando estas atribuciones a los tiempos donde la premisa es que exista comunicación con el armador y la excepción es la falta de ésta.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## I.- METODOLOGÍA

### I.1.- Herramientas.

#### I.1.1.- Artículos del Código de Comercio relevantes.

Recogemos aquí los artículos del CCom que tradicionalmente durante más de un siglo han contenido en nuestro país las normas relevantes que conforman el haz de facultades del capitán en el ejercicio de sus funciones a bordo de un buque, en suma, el que podemos llamar “régimen jurídico de las facultades del capitán”.

El grueso de esta normativa radica, como es natural, en la sección “De los capitanes y de los patrones de buque” (artículos del 609 al 648); sin embargo, existen también reglas relevantes para el régimen que nos ocupa, asociadas a otras materias, tales como el propio buque, salvamento, avería gruesa...

**Artículo 578** - Innavegabilidad sobrevenida durante el viaje. Actuaciones el capitán para proceder al reconocimiento del buque.

Si hallándose el buque en viaje o en puerto extranjero, su dueño o dueños lo enajenaren voluntariamente, bien a españoles o a extranjeros con domicilio en capital o puerto de otra nación, la escritura de venta se otorgará ante el cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efectos respecto de tercero, si no se inscribe en el Registro del Consulado. El cónsul transmitirá inmediatamente copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al Registro Mercantil del puerto en que se hallare inscrita y matriculada.

En todos los casos, la enajenación del buque debe hacerse constar, con la expresión de si el vendedor recibe en todo o en parte su precio, o si en parte o en todo conserva algún crédito sobre el mismo buque. Para el caso de que la venta se haga a súbdito español, se consignará el hecho en la patente de navegación.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Cuando, hallándose el buque en viaje, se inutilizare para navegar, acudirá el capitán al juez o Tribunal competente del puerto de arribada, si éste fuere español; y si fuere extranjero, al cónsul de España, si lo hubiere, al juez o Tribunal o a la autoridad local, donde aquél no exista, y el cónsul o el juez o Tribunal, o, en su defecto, la autoridad local, mandarán proceder al reconocimiento del buque.

Si residieren en aquel punto el consignatario o el asegurador, o tuvieran allí representantes deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda.

**Artículo 579** – Venta del buque ante la imposibilidad de rehabilitación del mismo.

Comprobado el daño del buque y la imposibilidad de su rehabilitación para continuar el viaje, se decretará la venta en pública subasta, con sujeción a las reglas siguientes:

Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias a los que deseen interesarse en la subasta.

El auto o decreto que ordene la subasta se fijará en los sitios de costumbre, insertándose su anuncio en los diarios del puerto donde se verifique el acto, si los hubiese, y en los demás que determine el Tribunal.

El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte días.

Estos anuncios se repetirán de 10 en 10 días, y se hará constar su publicación en el expediente.

Se verificará la subasta el día señalado, con las formalidades prescritas en el Derecho común para las ventas judiciales.

Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones que rijan para estos casos.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

**Artículo 583** - Responsabilidad del capitán frente a los acreedores por los créditos perjudicados por su causa.

Si encontrándose en viaje necesitare el capitán contraer alguna o algunas de las obligaciones expresadas en los números 8.º y 9.º del artículo 580, acudirá al juez o Tribunal, si fuese en territorio español, y si no, al cónsul de España, caso de haberlo, y en su defecto, al juez o Tribunal o autoridad local correspondiente, presentando la certificación de la hoja de inscripción de que trata el artículo 612 y los documentos que acrediten la obligación contraída.

El juez o Tribunal, el cónsul o la autoridad local, en su caso, en vista del resultado del expediente instruido, harán en la certificación la anotación provisional de su resultado, para que se formalice en el Registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula o para ser admitida como legal y preferente obligación en el caso de venta antes de su regreso, por haberse vendido el buque a causa de la declaración de incapacidad para navegar.

La omisión de esta formalidad impondrá al capitán la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa.

**Artículo 586** – Responsabilidad del propietario del buque y del naviero por las obligaciones contraídas por el capitán para reparación y avituallamiento del buque.

El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle.

**Artículo 587** – Responsabilidad del naviero por la conducta del capitán en la custodia de la carga.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero a que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque; pero podrá eximirse de ella, haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias y de los fletes que hubiere devengado en el viaje.

**Artículo 588** – Responsabilidad del capitán por los excesos de las atribuciones y facultades que le corresponden por razón de su cargo.

Ni el propietario del buque ni el naviero responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán, si éste se excediere de las atribuciones y facultades que le correspondan por razón de su cargo o le fueron conferidas por aquéllo.

No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario o naviero.

**Artículo 610** – Facultades inherentes al cargo de capitán.

Serán inherentes al cargo de capitán o patrón de buque las facultades siguientes:

Nombrar o 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.

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

Imponer, con sujeción a los contratos y a las Leyes y Reglamentos de la Marina Mercante, y estando a bordo, penas correccionales a los que dejen de cumplir sus órdenes o falten a la disciplina, instruyendo sobre los delitos cometidos a bordo en el mar, la correspondiente sumaria, que entregará a las autoridades que de ella deban conocer, en el primer puerto a que arribe.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

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

Tomar todas 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.

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 precisas para que pueda continuar y concluir su viaje; pero si llegase a un punto en que existiese consignatario del buque, obrará de acuerdo con éste.

## **Artículo 611** – Procura de fondos por parte del capitán.

Para atender a las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, el capitán, cuando no tuviere fondos ni esperase recibirlos del naviero, se los procurará según el orden sucesivo que se expresa:

Pidiéndolos a los consignatarios del buque o corresponsales del naviero.

Acudiendo a los consignatarios de la carga o a los interesados en ella.

Librando sobre el naviero.

Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo a la gruesa.

Vendiendo la cantidad de carga que bastare a cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarse para seguir su viaje.

En estos dos últimos casos, de acudir a la autoridad judicial del puerto, siendo en España, y al cónsul español, hallándose en el extranjero; y donde no le hubiere, a la autoridad local, procediendo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 583 y a lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

## **Artículo 612** – Obligaciones el capitán.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Serán inherentes al cargo de capitán las obligaciones que siguen:

Tener a bordo, antes de emprender viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente real o 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, o copias autorizadas de ellos; los conocimientos o guías de la carga, y el acta de la visita o reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

Llevar a bordo un ejemplar de este Código.

Tener tres libros foliados y sellados, debiendo poner al principio de cada uno nota expresiva del número de folios que 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 e importancia de la echazón, si ésta ocurriera, y en los casos de resolución grave que exija asesorarse o reunirse en junta a los oficiales de la nave y aun a la tripulación y pasajeros, anotará los acuerdos que se tomen. Para las noticias indicadas se servirá del cuaderno de bitácora y del de vapor o máquinas que lleva el maquinista.

En el segundo libro, denominado «de Contabilidad», registrará toda 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 o efectos, víveres, combustibles, aprestos, salarios y demás gastos, de cualquier clase que sean. Además insertará la lista de todos los individuos de la tripulación, expresando sus domicilios, sus sueldos

# Las Facultades del Capitán en la LNM

y salarios y lo que hubieren recibido a cuenta, así directamente como por entrega a 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, nombre 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.

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 pertrechos 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.

Permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se reciba a bordo la carga, y vigilar cuidadosamente su estiba; no consentir que se embarque ninguna mercancía o materia de carácter peligroso, como las sustancias inflamables o 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 o peso dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole 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.

Pedir práctico a 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 o río, o tomar una rada o fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

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

Presentarse, así que tome puerto por arribada forzosa, a la autoridad marítima, siendo en España, y al cónsul español, siendo en el extranjero, antes de las 24 horas, y hacerle una declaración del nombre, matrícula y procedencia del buque, de su carga y motivo de arribada; cuya declaración visarán la autoridad o 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 o de cónsul, la declaración deberá hacerse ante la autoridad local.

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 artículo 583.

Poner a 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, o, en su defecto, tripulantes.

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

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, etcétera, 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 a la gruesa; avisarle su salida y cuantas operaciones y datos puedan interesar a aquél.

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

Permanecer a bordo, en caso de peligro del buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo, y antes de abandonarlo oír a los oficiales de la tripulación, estando a 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.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

En caso de naufragio, presentar protesta en forma, en el primer puerto de arribada, ante la autoridad competente o cónsul español, antes de las 24 horas, especificando en ella todos los accidentes del naufragio, conforme al caso 8.º de este artículo.

Cumplir las obligaciones que impusieren las leyes y los reglamentos de navegación, aduanas, sanidad u otros.

## **Artículo 616** – Arribada por falta de provisiones o combustible.

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

## **Artículo 617** – Prohibición de tomar dinero a la gruesa sobre el cargamento.

El capitán no podrá tomar dinero a 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 u obligación a cargo del buque. Pudiendo tomarlo, deberá expresar necesariamente cuál sea su participación en el buque. En caso de contravención a este artículo, serán de cargo privativo del capitán el capital, réditos y costas, y el naviero podrá además despedirlo.

## **Artículo 618** – Supuestos de responsabilidad del capitán para con el naviero y de éste para con los terceros que hubieran contratado con él.

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

# Las Facultades del Capitán en la LNM

De todos los daños que sobrevinieren al buque y su cargamento por impericia o descuido de su parte.

Si hubiere mediado delito o falta, lo será con arreglo al Código Penal.

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

De las pérdidas, multas y confiscaciones que se impusieren por contravenir a las Leyes y Reglamentos de aduanas, policía, sanidad y navegación.

De los daños y perjuicios que se causaren por discordias que se susciten en el buque o 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 o evitarlas.

De los que sobrevengan por el mal uso de las facultades y falta en el cumplimiento de las obligaciones que le correspondan conforme a los artículos 610 y 612.

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

No le eximirá de esta responsabilidad excepción alguna.

De los que resulten por entrar voluntariamente en puerto distinto del de su destino, fuera de los casos o sin las formalidades de que habla el artículo 612.

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

**Artículo 619** – Responsabilidad del capitán sobre el cargamento en ausencia de pacto en contrario.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

El capitán responderá del cargamento desde que se hiciera entrega de él en el muelle o al costado a flote en el puerto en donde se cargue, hasta que lo entregue en la orilla o en el muelle del puerto de la descarga, a no haberse pactado expresamente otra cosa.

**Artículo 620** – Responsabilidad del capitán por los daños a su buque o al cargamento.

No será responsable el capitán de los daños que sobrevinieren al buque o 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 a la reparación, habilitación y avituallamiento del buque, las cuales recaerán sobre el naviero, a no ser que aquél hubiere comprometido terminantemente su propia responsabilidad o suscrito letra o pagaré a su nombre.

**Artículo 621** – Omisión de formalidades previstas en éste código por parte del capitán en el ejercicio de alguna de sus facultades inherentes.

El capitán que tome dinero sobre el casco, máquina, aparejo o pertrecho del buque, o empeñe o venda mercaderías o provisiones, fuera de los casos y sin las formalidades prevenidas en este Código, responderá del capital, rédito y costas, e indemnizará los perjuicios que ocasione.

El que cometa fraude en sus cuentas, reembolsará la cantidad defraudada y quedará sujeto a lo que disponga el Código Penal.

**Artículo 623** – Actuación del capitán ante corsarios y buque de guerra enemigos.

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 o su cargamento, le fueren tomados violentamente, o 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.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Justificada la fuerza mayor, quedará exento de responsabilidad.

## **Artículo 624** – Protesta de mar.

El capitán que hubiese corrido temporal o considere haber sufrido la carga daño o avería, hará sobre ello protesta ante la autoridad competente, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su llegada, y la ratificará dentro del mismo término luego que llegue al punto de su destino, procediendo en seguida a 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 o con parte de su tripulación, en cuyo caso se presentará a la autoridad más inmediata, haciendo relación jurada de los hechos. La autoridad, o el cónsul en el extranjero, comprobará los hechos referidos, recibiendo declaración jurada a 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 o 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 a lo que resulte de éstas, salvo siempre la prueba en contrario.

## **Artículo 655** – Validez de los contratos de fletamento celebrados por el capitán en ausencia del naviero.

Los contratos de fletamento celebrados por el capitán en ausencia del naviero, serán válidos y eficaces aun cuando al celebrarlos hubiera obrado en contravención a las órdenes e instrucciones del naviero o fletante; pero quedará a éste expedita la acción contra el capitán para el resarcimiento de perjuicios.

## **Artículo 657** – Innavegabilidad sobrevenida del buque durante el viaje. Obligación del capitán de fletar a su costa otro buque.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

Si durante el viaje quedare el buque inservible, el capitán estará obligado a fletar a su costa otro en buenas condiciones, que reciba la carga y la portee a su destino, a cuyo efecto tendrá obligación de buscar buque no sólo en el puerto de arribada, sino en los inmediatos hasta la distancia de 150 kilómetros.

Si el capitán no proporcionare, por indolencia o malicia, buque que conduzca el cargamento a su destino, los cargadores, previo un requerimiento al capitán para que en término improrrogable procure flete, podrán contratar el fletamento acudiendo a la autoridad judicial en solicitud de que sumariamente apruebe el contrato que hubieren hecho.

La misma autoridad obligará por la vía de apremio al capitán a que, por su cuenta y bajo su responsabilidad, se lleve a efecto el fletamento hecho por los cargadores.

Si el capitán, a pesar de su diligencia, no encontrare buque para el flete, depositará la carga a disposición de los cargadores, a quienes dará cuenta de lo ocurrido en la primera ocasión que se le presente, regulándose en estos casos el flete por la distancia recorrida por el buque, sin que haya lugar a indemnización alguna.

**Artículo 665** – Instancia del capitán ante Juez o Tribunal para proceder al depósito de las mercaderías.

El cargamento estará especialmente afecto al pago de los fletes, de los gastos y derechos causados por el mismo, que deban reembolsar los cargadores, y de la parte que pueda corresponderle en avería gruesa; pero no será lícito al capitán dilatar la descarga por recelo de que deje de cumplirse esta obligación.

Si existiere motivo de desconfianza, el juez o Tribunal, a instancia del capitán, podrá acordar el depósito de las mercaderías hasta que sea completamente reintegrado.

**Artículo 666** – Solicitud del capitán de venta del cargamento en la proporción necesaria para el pago del flete y demás gastos que pesaran sobre él.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

El capitán podrá solicitar la venta del cargamento en la proporción necesaria para el pago de flete, gastos y averías que le correspondan, reservándose el derecho de reclamar el resto de lo que por estos conceptos le fuere debido, si lo realizado por la venta no bastase a cubrir su crédito.

**Artículo 668** – Solicitud del capitán de venta del cargamento si existiese riesgo de deterioro del mismo.

Si el consignatario no fuese hallado, o se negare a recibir el cargamento, deberá el juez o Tribunal, a instancia del capitán, decretar su depósito y disponer la venta de lo que fuere necesario para el pago de los fletes y demás gastos que pesaren sobre él.

Asimismo, tendrá lugar la venta cuando los efectos depositados ofrecieren riesgo de deterioro o, por sus condiciones u otras circunstancias, los gastos de conservación y custodia fueren desproporcionados.

**Artículo 809** – Averías simples.

Serán averías simples o particulares, por regla general, todos los gastos y perjuicios causados en el buque o en su cargamento que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de todos los interesados en el buque y su carga, y especialmente las siguientes:

Los daños que sobrevinieren al cargamento desde su embarque hasta su descarga, así por vicio propio de la cosa como por accidente de mar o por fuerza mayor, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos.

Los daños y gastos que sobrevinieren al buque en su casco, aparejos, armas y pertrechos, por las mismas causas y motivos, desde que se hizo a la mar en el puerto de salida hasta que ancló y fondeó en el de su destino.

Los daños sufridos por las mercaderías cargadas sobre cubierta, excepto en la navegación de cabotaje, si las ordenanzas marítimas lo permiten.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Los sueldos y alimentos de la tripulación cuando el buque fuere detenido o embargado por orden legítima o fuerza mayor, si el fletamento estuviere contratado por un tanto el viaje.

Los gastos necesarios de arribada a un puerto para repararse o aprovisionarse.

El menor valor de los géneros vendidos por el capitán en arribada forzosa, para pago de alimentos y salvar a la tripulación, o para cubrir cualquiera otra necesidad del buque, a cuyo cargo vendrá el abono correspondiente.

Los alimentos y salarios de la tripulación mientras estuviere el buque en cuarentena.

El daño inferido al buque o cargamento por el choque o abordaje con otro, siendo fortuito e inevitable.

Si el accidente ocurriere por culpa o descuido del capitán, éste responderá de todo el daño causado.

Cualquier daño que resultare al cargamento por faltas, descuido o baraterías del capitán o de la tripulación, sin perjuicio del derecho del propietario a la indemnización correspondiente contra el capitán, el buque y el flete.

## **Artículo 811 – Averías gruesas.**

Serán averías gruesas o comunes, por regla general, todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo, y en particular las siguientes:

Los efectos o metálico invertidos en el rescate del buque o del cargamento apresado por enemigos, corsarios o piratas, y los alimentos, salarios y gastos del buque detenido mientras se hiciere el arreglo o rescate.

Los efectos arrojados al mar para aligerar el buque, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque o a la tripulación, y el daño que por tal acto resulte a los efectos que se conserven a bordo.

Los cables y palos que se corten o inutilicen, las anclas y las cadenas que se abandonen, para salvar el cargamento, el buque o ambas cosas.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Los gastos de alijo o transbordo de una parte del cargamento para aligerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto o rada, y el perjuicio que de ello resulte a los efectos alijados o transbordados.

Los daños causados a los efectos del cargamento por la abertura hecha en el buque para desaguarlo e impedir que zozobre.

Los gastos hechos para poner a flote un buque encallado de propósito con objeto de salvarlo.

El daño causado en el buque que fuere necesario abrir, agujerear o romper para salvar el cargamento.

Los gastos de curación y alimento de los tripulantes que hubieren sido heridos o estropeados defendiendo o salvando el buque.

Los salarios de cualquier individuo de la tripulación detenido en rehenes por enemigos, corsarios o piratas, y los gastos necesarios que cause en su prisión, hasta restituirse al buque, o a su domicilio si lo prefiriere.

El salario y alimentos de la tripulación del buque fletado por meses, durante el tiempo que estuviere embargado o detenido por fuerza mayor u orden del Gobierno, o para reparar los daños causados en beneficio común.

El menoscabo que resultare en el valor de los géneros vendidos en arribada forzosa para reparar el buque por causa de avería gruesa.

Los gastos de la liquidación de la avería.

## **Artículo 819** – Arribada forzosa.

Si el capitán, durante la navegación, creyere que el buque no puede continuar el viaje al puerto de su destino por falta de víveres, temor fundado de embargo, corsarios o piratas, o por cualquier accidente de mar que lo inhabilite para navegar, reunirá a los oficiales, citará a los interesados en la carga que se hallaren presentes y que puedan asistir a la junta sin derecho a votar; y si, examinadas las circunstancias del caso, se considerase fundado el motivo, se acordará la arribada al puerto más próximo y conveniente, levantando y extendiendo en el libro de navegación la oportuna acta, que firmarán todos.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

El capitán tendrá voto de calidad, y los interesados en la carga podrán hacer las reclamaciones y protestas que estimen oportunas, las cuales se insertarán en el acta para que las utilicen como vieren convenirles.

## **Artículo 820** – Causas de arribada ilegítima.

La arribada no se reputará legítima en los casos siguientes:

Si la falta de víveres procediere de no haberse hecho el avituallamiento necesario para el viaje según uso y costumbre, o si se hubieren utilizado o perdido por mala colocación o descuido en su custodia.

Si el riesgo de enemigos, corsarios o piratas no hubiere sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables.

Si el desperfecto del buque proviniere de no haberlo reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje, o de alguna disposición desacertada del capitán.

Siempre que hubiere en el hecho, causa de la avería, malicia, negligencia, imprevisión o impericia del capitán.

## **Artículo 821** – Atribución de gastos de arribada forzosa.

Los gastos de la arribada forzosa serán siempre de cuenta del naviero o fletante, pero éstos no serán responsables de los perjuicios que puedan seguirse a los cargadores por consecuencia de la arribada, siempre que ésta hubiere sido legítima.

## **Artículo 822** – Alijo de la carga por peligro de daños en la misma o reparaciones del buque.

Si para hacer reparaciones en el buque o porque hubiere peligro de que la carga sufriera avería, fuese necesario proceder a la descarga, el capitán deberá pedir al juez o Tribunal competente, autorización para el alijo, y llevarlo a cabo con conocimiento del interesado, o representante de la carga, si lo hubiere.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

En puerto extranjero, corresponderá dar la autorización al cónsul español, donde le haya.

En el primer caso, serán los gastos de cuenta del naviero, y en el segundo, correrán a cargo de los dueños de las mercaderías en cuyo beneficio se hizo la operación.

Si la descarga se verificara por ambas causas, los gastos se distribuirán proporcionalmente entre el valor del buque y el del cargamento.

## **Artículo 823** – Custodia por el capitán del cargamento desembarcado.

La custodia y conservación del cargamento desembarcado estará a cargo del capitán, que responderá de él a no mediar fuerza mayor.

**Artículo 825** – Responsabilidad del capitán por los perjuicios caudados por la dilación en la del buque una vez cesado el motivo que dio lugar a la arribada forzosa.

El capitán responderá de los perjuicios que cause su dilación, si, cesando el motivo que dio lugar a la arribada forzosa, no continuase el viaje. Si el motivo de la arribada hubiere sido el temor de enemigos, corsarios o piratas, precederán a la salida, deliberación y acuerdo en junta de oficiales del buque e interesados en la carga que se hallaren presentes, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 819.

## **Artículo 826** – Abordaje por culpa, negligencia o impericia del capitán.

Si un buque abordase a otro, por culpa, negligencia o impericia del capitán, piloto u otro cualquiera individuo de la dotación, el naviero del buque abordador indemnizará los daños y perjuicios ocurridos, previa tasación pericial.

## **Artículo 841** – Responsabilidad del capitán en caso de naufragio o encalladura.

Si el naufragio o encalladura procedieren de malicia, descuido o impericia del capitán, o porque el buque salió a la mar no hallándose suficientemente reparado y

# Las Facultades del Capitán en la LNM

pertrechado, el naviero o los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque o al cargamento por el siniestro, conforme a lo dispuesto en los artículos 610, 612, 614 y 621.

## I.1.2.- Régimen de facultades del capitán del Código de Comercio según la doctrina jurídica española.

En el presente epígrafe procedemos a efectuar una síntesis acerca de cómo los juristas españoles han interpretado, del literal del CCom, el contenido y extensión del haz de facultades del capitán de buque.

La figura del capitán tiene sus orígenes en el *magister navis* del Derecho Romano que tenía encomendadas funciones más jurídico–comerciales que técnicas, de tal modo que no se hace mención a la aptitud que el mismo debe tener para navegar. Nos encontramos en un momento histórico en el que se diferencia entre la persona que arma y explota un buque o *exercitor* y la que lleva la dirección técnica del buque que es el *magister*. En el Derecho Medieval comienzan a fusionarse ambas figuras y aparece el *patronus*, al que no se le exige conocimientos sobre navegación por lo que se ayudaba por regla general de un piloto.<sup>9</sup>

Con posterioridad, entre los siglos XVI y XVIII, el *patronus* ya no va a viajar a bordo apareciendo la figura independiente del capitán, que ostenta el mando del buque y con funciones fundamentalmente técnicas. Por regla general, el capitán es copropietario del buque o participa en las ganancias o posibles pérdidas de la explotación del mismo. En esos momentos, debido al aislamiento del buque e incomunicación con tierra, al capitán se le confieren amplios poderes de representación del propietario del buque y de las mercancías. A raíz de la revolución industrial del siglo XVIII cuando se diferencian claramente las figuras de propietario, naviero, armador y el que tiene la dirección técnica de la nave, es decir, el capitán,

---

<sup>9</sup> Vid. Libro del Consulado del Mar (cap. CCL)

# Las Facultades del Capitán en la LNM

que sin dejar de lado las funciones comerciales, adquiere la condición de profesional técnico-náutico.<sup>10</sup>

Las Ordenanzas de Bilbao de 1737 utilizan como sinónimos los términos Capitán, Maestre o Patrón de buque, persona a la que se somete a examen antes de encomendarle la dirección de un buque.<sup>11</sup> El Código de Comercio de 1829 menciona únicamente al capitán haciendo hincapié en sus funciones tanto públicas como comerciales y técnicas. El Código de Comercio de 1885 parte de ese esquema en cuanto a las funciones del capitán y además de hablar de nuevo del patrón, incluye cambios respecto a su régimen de responsabilidad.

No encontramos un concepto legal de capitán,<sup>12</sup> pero partiendo de lo regulado en el CCom podemos encontrar importantes construcciones conceptuales de carácter doctrinal.<sup>13</sup> Así por un lado, con base en lo establecido en el artículo 610.2 CCom, se define al capitán como aquella persona que tiene encomendado el mando de la dotación y la dirección del buque hasta el puerto de destino siguiendo siempre las instrucciones recibidas por parte del naviero. Por otro lado, basándose en la desaparecida Ordenanza de Trabajo de 20 de mayo de 1969 de la Marina Mercante<sup>14</sup>, se puede definir al capitán como a la persona que, ostentando el título de capitán, piloto de la marina mercante de primera clase o cualquier grado de patrón, tiene atribuido el mando del buque en conformidad con las funciones, los derechos y obligaciones que le atribuyen las disposiciones normativas vigentes.

En cuanto a los requisitos para poder ser capitán, el artículo 609 del CCom establece:

- a) Requisitos de nacionalidad. El artículo 609 CCom exige que el capitán tenga nacionalidad española, esta exigencia tiene su lógica dadas las funciones

---

<sup>10</sup> FONTESTAD, L. *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. ROBLES GARZON. (tesis doctoral) Universidad de Málaga

<sup>11</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. and RUIZ SOROA, J.M., 2006. *Manual de Derecho de la navegación marítima*. Madrid: Marcial Pons.

<sup>12</sup> GONZÁLEZ-LEBRERO, R.A., 1998. *Curso de derecho de la navegación*. Vitoria-Gasteiz: Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco.

<sup>13</sup> PULIDO BEGINES, J.L., 2009. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.

<sup>14</sup> Desaparecida, como todas las Ordenanzas de trabajo

## Las Facultades del Capitán en la LNM

públicas que se le confieren en determinadas circunstancias. No sería lógico que el cargo de capitán lo ostentase una persona extranjera, puesto que dicho cargo lleva aparejada la representación de las Autoridades del Estado del pabellón del buque, por lo que dicho requisito es exigido por la mayoría de los países. No obstante, desde hace unos años, y hoy en día, por exigencias comunitarias de libre circulación de trabajadores, cabe la posibilidad de, bajo determinadas circunstancias, un capitán extranjero en un buque de bandera española<sup>15</sup>.

- b) Requisitos de capacidad técnica: El artículo 609 CCom exige expresamente que el capitán muestre pericia, capacidad y las condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque según lo establezcan las normas.
- c) Requisitos de capacidad comercial: Esta aptitud para comerciar exigida al capitán cobra relevancia en aquellos supuestos contemplados en el propio CCom, en el último párrafo del artículo 609, para los casos que el propietario del buque quiera ejercer de capitán y carezca de aptitud legal para ello en cuyo caso solo le serán permitidas funciones administrativas, encomendando la dirección técnica del buque a aquella persona que cumpla los requisitos profesionales exigidos, en ese sentido se habla de “capitán de papeles”. Se le exige al capitán como representante del naviero que es, la capacidad legal necesaria para contraer obligaciones con arreglo al CCom y por ello se le exige ser mayor de edad y tener la libre disposición de sus bienes.<sup>16</sup>

El capitán asume el ejercicio del mando del buque desde el mismo instante que el naviero lo designa como capitán del buque que explota. Por tanto el capitán será siempre designado por el naviero, quien goza de plena libertad para elegir al capitán que considere más apropiado, como es lógico, será éste el que tenga la potestad de despedirlo según disponen los artículos 597 y 603 CCom respectivamente. Designado el capitán por el naviero, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 597 CCom, puede suceder que éste durante la navegación no pueda asumir el

---

<sup>15</sup> Ver Disposición Adicional 16ª.6.a del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Real Decreto Legislativo 2/2011.

<sup>16</sup> FONTESTAD, L. *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. ROBLES GARZON. (tesis doctoral) Universidad de Málaga

# Las Facultades del Capitán en la LNM

mando del buque, bien por sobrevenirle algún impedimento (ausencia o enfermedad por ejemplo o incluso la muerte), en estos supuestos el mando del buque pasara e forma automática al piloto que, como segundo jefe del buque, dispone el artículo 627 CCom que sustituya al capitán. En estos casos, según podemos ver, no interviene la voluntad del naviero en la designación de la persona que ejercerá el mando del buque. Así, a falta de piloto, el mando lo asumirán por orden jerárquico, los demás oficiales teniendo en cuenta que el artículo 633 CCom dispone que sea el contraestre el que tome el mando del buque en caso de imposibilidad o inhabilitación de capitán y piloto. Como estas situaciones son excepcionales, en cuanto el buque llegue a puerto, el naviero procederá al nombramiento de un nuevo capitán.

El capitán es el jefe de la expedición marítima y tiene un conjunto de obligaciones y deberes impuestos por la Ley con la finalidad de obtener el buen éxito de la expedición. El CCom en su artículo 612 hace una enumeración de las obligaciones inherentes al cargo de capitán, aunque no describe todas, ya que ese mismo artículo se remite a las que sean impuestas por otras disposiciones<sup>17</sup>

Respecto a las funciones del capitán, algunos autores como Uría<sup>18</sup> las dividen en tres tipos: funciones técnicas, públicas y comerciales, otra parte de la doctrina como Sanchez Calero o Padilla Gonzalez,<sup>19</sup> estiman más oportuno dividir las en cuatro grupos, a saber, funciones técnico-náuticas, administrativas, públicas y comerciales. Nosotros vamos a seguir ese segundo esquema, y centrándonos en la parte “activa” de esas funciones, en la parte de “poderes” o “facultades”, más que en la de “obligaciones”.

El capitán como principal **función técnica-náutica** tiene atribuido el cargo de director técnico de la navegación del buque, lo que implica que, además de dirigir el buque al puerto de su destino, cuidará de la seguridad, no solo del buque sino

---

<sup>17</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., 2000. *Instituciones de derecho mercantil*. Madrid [etc.]: McGraw-Hill.

<sup>18</sup> LÓPEZ AMO, J.J., 1991. *El capitán de buque*. Madrid: Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación. Secretaría General de Pesca Marítima.

<sup>19</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. and SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., 2012. *Principios de derecho mercantil*. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi-Thomson Reuters.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

también de su navegación y de prevenir la contaminación del medio marino. Así pues las funciones inherentes a la figura del capitán como director técnico de la navegación consisten en velar por la seguridad del buque, por la seguridad de la navegación y velar por la seguridad del medio marino.<sup>20</sup>

Respecto a sus funciones técnicas relativas a la navegabilidad del buque, corresponde al capitán, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 612.4 CCom, hacer un reconocimiento del buque, cuando así lo exijan los cargadores y los pasajeros, para saber si el buque esta estanco con el aparejo y si las máquinas están en buen estado y con los pertrechos necesarios para una buena navegación, en definitiva, comprobar que el buque se encuentra en condiciones para navegar. De esta tarea de reconocimiento ha sido relevado el capitán puesto que actualmente, en la práctica la certificación e inspección del buque corre a cargo del Estado del pabellón del buque y de las sociedades de clasificación. En este mismo sentido de velar por la navegabilidad del buque, determina el artículo 612.5 CCom que el capitán tiene que estar en el buque junto con la tripulación mientras se recibe a bordo la carga y también debe vigilar la estiba sin consentir que embarquen mercancías o materias peligrosas ni aquello que pudiese dificultar maniobras marineras comprometiendo la seguridad del buque.<sup>21</sup>

En cumplimiento de velar por la seguridad en la navegación, el capitán deberá pedir práctico a costa del buque en aquellas circunstancias que por motivos de la navegación fuera necesario y principalmente cuando se trate de entrar en puerto, canal o río o tomar una rada o fondeadero que ni él ni los oficiales y tripulantes del buque conozcan, así lo exige el artículo 612.6 CCom. También deberá hallarse en cubierta en las recaladas y tomará el mando en todas las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos a menos de tener a bordo algún práctico. Tiene prohibido pasar la noche fuera del buque excepto que exista para ello un motivo grave o por razones de oficio.

---

<sup>20</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., 1986. *Convenios internacionales marítimos*. Barcelona: Bosch.

<sup>21</sup> FREIRE, M.J., GONZÁLEZ LAXE, F. and PAIS MONTES, C., 2012. Análisis de los fletes en el transporte marítimo internacional. *Papeles de economía española*, (131), pp. 48-63

# Las Facultades del Capitán en la LNM

También señala el CCom en su artículo 612.13 y 14 como funciones técnicas del capitán las de prevenir abordajes y permanecer en el buque en caso de peligro hasta perder la última esperanza de salvarlo. Antes de abandonar el buque, el capitán debe oír a los oficiales y estar a lo que decida la mayoría a no ser que por motivos de urgencia esta deliberación no fuese posible. Esta deliberación con los oficiales viene a sustituir a la histórica institución “Consejo de la nave”. En este caso en concreto estamos ante una excepción, puesto que, como norma general, el capitán aunque tenga que oír a los oficiales, es el que decide por sí y bajo su responsabilidad sin necesidad de mayoría alguna y así lo viene disponiendo el propio CCom en los artículos 813, 819, 630, 632. 2º y 612.5.

Por último, para velar por la seguridad marítima y la protección del medio marino, la Organización Marítima Internacional (OMI) pide a los Estados que garanticen la libertad del capitán en este asunto respecto del naviero, fletador etc... de tal manera que sea el capitán el que adopte las medidas correspondientes según sus conocimientos y protegiéndolo legalmente contra despidos o diferentes medidas injustificadas por haber adoptado en esa materia una decisión basada en su criterio profesional.

En cuanto a las **funciones administrativas**, la legislación le impone al capitán la llevanza de toda una serie de documentación a bordo<sup>22</sup>. El deber de llevar adecuadamente el Diario de Navegación puede señalarse como una de las obligaciones más importantes en este ámbito. En dicho libro deberá anotar (diaria y detalladamente) cuantas circunstancias se refieran al buque (aparejos, pertrechos, averías en casco o máquina), a la carga (desperfectos o averías), a la navegación (meteorología, velocidad, rumbo, etc...) y los hechos o actos sucedidos a bordo con transcendencia jurídica (avería gruesa, arribadas, acuerdos con oficiales, tripulación o pasajeros, actos notariales, de estado civil o relativos al orden público etc...). En España lo referente a las obligaciones del capitán relacionadas con la documentación a bordo se contiene sobre todo en el CCom artículo 612 apartados 1º, 2º, 3º, 15º y 16º. También puede incluirse dentro de las funciones administrativas

---

<sup>22</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. and RUIZ SOROA, J.M., 2006. *Manual de Derecho de la navegación marítima*. Madrid: Marcial Pons.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

la de redactar y presentar las *protestas de mar*, actos con cierta transcendencia jurídica a efectos probatorios (generalmente presunción de veracidad *iuris tantum* frente aseguradores, fletadores y otros terceros interesados acerca de los hechos descritos). El CCom trata de ello en los artículos 623 y 624. En general el capitán debe cumplir el conjunto de obligaciones administrativas que le impusieren la normativa de navegación, sanidad, aduanas o cualquier otra relacionada con la actividad marítima.

Respecto a las **funciones públicas**, según Gonzalez Lebrero “... *la actuación de carácter público del capitán ...es la consecuencia práctica de la necesidad de mantener la urgencia de la legislación nacional a bordo, dando seguridad jurídica a las personas y a los bienes y fijeza a los actos que se celebren o cumplan en el buque...*”<sup>23</sup>. El capitán, sin llegar a adquirir la condición de funcionario público, ejerce un conjunto de funciones públicas que le otorga el Ordenamiento jurídico, según el profesor Uria “...*estamos pues ante una persona privada, cual es el capitán , que jerce funciones públicas conferidas por el Ordenamiento Jurídico*”.<sup>24</sup> Los poderes que tiene el capitán se clasifican en disciplinarios, de policía y como jefe de la comunidad que se encuentra a bordo.

El capitán tiene poder disciplinario “con sujeción a los contratos y a las leyes y reglamentos de la marina mercante” (artículo 610 CCom), este poder afecta no solo a la tripulación sino también a los pasajeros (artículo 700 CCom). Las facultades disciplinarias del capitán han sido reducidas en la Ley 27/92 de Puertos del Estado y Marina Mercante<sup>25</sup>

- a) Se le confiere al capitán poderes de policía en cuanto a la seguridad del buque, de las personas y de las cosas transportadas. No ha de consentir que se embarque ninguna mercancía o materia de carácter peligroso (artículo 612.5 CCom) y ha de cumplir los reglamentos de sanidad (artículo 612.16 CCom). Por otro lado, el capitán podrá adoptar con carácter extraordinario

<sup>23</sup> GONZÁLEZ-LEBRERO, R.A., 1998. *Curso de derecho de la navegación*. Vitoria-Gasteiz: Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco.

<sup>24</sup> URÍA, R., 1998. *Derecho mercantil*.

<sup>25</sup> Hoy sustituida por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre

## Las Facultades del Capitán en la LNM

cuantas medidas de policía estime necesarias para el buen régimen de a bordo en caso de peligro. En particular facultado para detener e incluso confinar a cualquier persona cuya conducta ponga en peligro la seguridad del buque, de las personas o de los bienes a bordo.

- b) El capitán ejercita un conjunto de poderes como jefe de la comunidad humana que se encuentra a bordo, poderes en los que se manifiesta su carácter de delegado del Estado. Así puede autorizar los matrimonios que se celebren a bordo en inminente peligro de muerte (artículo 52.3 CC) y el acta de nacimiento, matrimonio o defunción que se haya producido a bordo, posteriormente se inscribirá en el Registro Civil. El capitán tiene también intervención en el testamento marítimo otorgado en la forma prevista en el Código Civil (artículo 722 y ss CC). En estas actuaciones, el capitán deberá cumplir con ciertas formalidades y en caso de defunción, custodiar los bienes pertenecientes al difunto que se hallen a bordo. Así, registrará las muertes y nacimientos en el Diario de Navegación al objeto de dar comunicación de las mismas a la autoridad competente. Es importante destacar que todas las funciones públicas descritas alcanzan al capitán en la medida en que el buque se encuentre en viaje o incluso en fondeaderos incomunicados con tierra, ya que de otro modo serán las autoridades correspondientes del lugar las que ordinariamente se encarguen de ellas.
- c) Para finalizar el análisis de las funciones públicas del capitán, queda por señalar que, aunque el estatuto de capitán se aplica indistintamente a buques mercantes de gran tamaño y a los de pequeña envergadura de navegación interior y aunque el régimen del capitán en cuanto a sus funciones no es diferente del de patrón, si hemos de rechazar la posibilidad de atribuir funciones públicas a los patronos, por cuanto que responsable de un buque de poca envergadura se limita a la navegación de cabotaje, impidiendo que se dé la circunstancia fundamental que dé origen a la delegación de la autoridad pública en la figura del capitán cual es el aislamiento del grupo de personas embarcadas en el buque. Del mismo modo que en el caso de embarcaciones deportivas no puede hablarse de capitán como jefe de la

## Las Facultades del Capitán en la LNM

expedición ya que tampoco se dá ese componente de aislamiento al tiempo que falta el carácter empresarial de dicha navegación.

Las **funciones comerciales** del capitán se resumen en su capacidad, legalmente refrendada, de realizar actos jurídicos en nombre del naviero, esto es, la facultad representativa que el capitán tiene de su naviero. La amplitud y perfiles de esta facultad era un asunto primordial en el Derecho marítimo clásico, debido al protagonismo del capitán en una situación de navegación en autarquía, donde había que tomar multitud de decisiones empresariales en ausencia del naviero, el auténtico titular de la empresa, decisiones relativas tanto al mantenimiento de la navegabilidad del buque a efectos de poder seguir haciendo frente a los compromisos comerciales (con lo que esto implica de asunción de contratos y obligaciones respecto a reparaciones, avituallamiento, incluso contratación laboral de tripulantes etc..) como decisiones directamente relacionadas con la explotación del buque, como suscribir contratos de transporte o tomar decisiones relativas a su ejecución que normalmente tomaría el naviero.

La dificultad en el análisis de las facultades comerciales del capitán radica en el poder de representación que éste ostenta respecto del naviero. Por un lado, hay que tener en cuenta las funciones y las obligaciones que como tal asume y, por otro lado, no podemos dejar de lado las obligaciones que el capitán contrae en representación de su naviero. De ahí, como ya veremos más adelante, la existencia de la responsabilidad del capitán en una doble vertiente: respecto al naviero, en cuanto exceso en el ejercicio de sus funciones y, respecto a terceras personas por actos del capitán como representante del naviero, en ese sentido Gabaldon García y Ruiz Soroa afirman que se debe proteger al tercero de buena fe que contrata con el capitán partiendo de la existencia de un poder de representación<sup>26</sup>

Sanchez Calero<sup>27</sup> estima que el poder del capitán de representación del naviero permite vincular a éste con terceros mediante sus actos y declaraciones de voluntad.

---

<sup>26</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. and RUIZ SOROA, J.M., 2006. <i>Manual de Derecho de la navegación marítima. </i>Madrid: Marcial Pons.

<sup>27</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., 2000. *Instituciones de derecho mercantil*. Madrid [etc.]: McGraw-Hill.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

El ámbito de poder de representación del capitán se caracteriza porque en buena parte se encuentra determinado por la Ley.

El artículo 588 CCom se refiere a las “atribuciones y facultades del capitán que le corresponden por razón de su cargo o le fueron conferidas por aquellos” (es decir, por el propietario del buque y el naviero). Sobre esta base, nuestra mejor doctrina distingue entre facultades inherentes al capitán y facultades conferidas.<sup>28</sup>

Las facultades inherentes, que determinan el ámbito que la Ley confiere al poder de representación del capitán, llevan consigo el que éste vincule al naviero por las obligaciones contraídas para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo (artículo 568, 588.2 y 620.2 CCom). Aparte de esto, el artículo 610 CCom enumera una serie de contratos que el capitán puede realizar (contratar a la tripulación, fletamento, transporte) en los que prevalece el criterio de la necesidad de su actuación, es decir, que su celebración ha de ser necesaria para la empresa marítima. El poder para poder ejercitar alguno de esos actos lo pierde el capitán cuando se encuentra presente el naviero o el consignatario. (artículo 610.1, 4 y 6 CCom).<sup>29</sup>

Junto a las facultades inherentes a su cargo, se encuentran las facultades conferidas por el naviero. El capitán vinculará a éste no solo cuando su actuación se enmarque dentro de los poderes que le han sido otorgados, sino también cuando se demuestre que las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque (artículo 588 CCom)

El Código de Comercio autoriza al capitán a buscar fondos para acometer los actos que ha de efectuar (artículo 611 CCom) con lo que se extiende en ese sentido el ámbito de su poder de representación. Este artículo establece un orden de prelación en lo concerniente a la procura de fondos, a saber:

---

<sup>28</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. and RUIZ SOROA, J.M., 2006. *Manual de Derecho de la navegación marítima*. Madrid: Marcial Pons.

<sup>29</sup> ALBA FERNÁNDEZ, M. and PAÍS VASCO. SERVICIO CENTRAL DE PUBLICACIONES, 2001. *Poder de representación y responsabilidad civil del capitán del buque*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

- Pidiéndolos a los consignatarios del buque o corresponsales del naviero
- Acudiendo a los consignatarios de la carga o a los interesados en ella
- Librando sobre el naviero
- Tomando la cantidad precisa por medio de préstamo a la gruesa
- Vendiendo la cantidad de carga que bastare a cubrir la suma absolutamente indispensable para reparar el buque y habilitarse para seguir su viaje

La representación del capitán produce los efectos generales que hemos visto: cuando su actuación representativa caiga dentro de sus facultades inherentes o que le han sido concedidas, los actos del capitán vinculan al naviero, el cual responde frente a los terceros, sin que el capitán quede vinculado personalmente frente a ellos. Sin embargo cuando el capitán compromete “*terminantemente su propia responsabilidad*” responde ante los terceros de conformidad con el artículo 620 CCom.<sup>30</sup>

El naviero responde frente a terceros por los actos ilícitos del capitán, su responsabilidad surge por la conducta de éste, tanto si se ha producido un incumplimiento de un contrato (artículo 618 CCom), como si ese acto ilícito se enmarca dentro del campo extracontractual (artículo 826 CCom) y aún más general el artículo 1903 Cc.

En definitiva, cuando el capitán se extralimite en el cumplimiento de sus funciones, tanto inherentes como conferidas, y las cantidades que se reclamen no se hayan invertido en el buque, el único responsable del pago de las mismas, es decir, el responsable frente a terceros es el capitán. Responsabilidad que no alcanza de ninguna manera ni al naviero ni al propietario según determina el artículo 588.1 CCom. De esta manera, cuando el capitán, estando el naviero o el consignatario en el puerto en que se halle el buque, realizase contratos de enrolamiento o de fletamento, será el único responsable frente a terceros.<sup>31</sup>

Conviene hacer una breve mención de su representación respecto a la carga que transporta el buque en el cual ejerce el mando. No siendo el capitán representante

---

<sup>30</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., 2000. *Instituciones de derecho mercantil*. Madrid [etc.]: McGraw-Hill.

<sup>31</sup> SÁNCHEZ CALERO, F., 2000. *Instituciones de derecho mercantil*. Madrid [etc.]: McGraw-Hill.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

de los cargadores, sí que tiene atribuidas una serie de obligaciones en torno a la carga y que podemos distinguir según que sus funciones giren en torno al cargamento y en relación con el cargamento, y aquellos supuestos en que el capitán actúa en interés de los cargadores o consignatarios. En primer lugar, el capitán puede solicitar el depósito judicial del cargamento, y en segundo lugar, su venta si el buque resulta inservible o naufraga. También podrá solicitar, en caso de arribada, la autorización para descargar el cargamento y llevar a cabo dicha descarga además de poder vender dicha mercancía, siempre que ésta sufra riesgo de avería o pérdida. Por último, está autorizado el capitán a realizar todos los actos de avería gruesa necesarios para salvar tanto el buque como la carga según determina el artículo 811 CCom.

Pulido Begines <sup>32</sup> resume estas facultades del capitán en los siguientes términos *“el capitán es un representante legal del armador que tiene facultad para realizar en nombre de éste todos los actos concernientes a la seguridad y alistamiento del buque bajo su mando, excepto si estuviese presente el armador o mandatario de éste, y además algunos actos tasados por la ley en materia comercial, siendo tal representación inderogable, inherente al cargo, no necesitada de apoderamiento expreso, y obligatoria”* (esto es: no puede ser limitada ni excluida por el armador, aunque sí puede ser ampliada).

De lo regulado en el CCom, respecto a los deberes del capitán para con la mercancía que transporta, observamos que se trata de obligaciones que, en general, recaen sobre cualquier transportista y no de un poder de representación de los cargadores del buque.

Para terminar, solo una pincelada sobre la legitimación procesal del capitán. Ante la pregunta de si el capitán dispone de legitimación para representar en procedimientos judiciales al naviero, Pulido Begines <sup>33</sup> opina que podría inducirse que es así, pero no porque exista una norma general que así lo establezca, sino

---

<sup>32</sup> PULIDO BEGINES, J.L., 2009. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.

<sup>33</sup> PULIDO BEGINES, J.L., 2009. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

porque lo que sí existe es una pluralidad de actos procesales (en su mayoría en el campo de la jurisdicción voluntaria) en la que la legislación habilita al capitán para actuar en representación del naviero. Los supuestos más destacados son los relativos a las llamadas *Protestas de mar*, junto a ellos, los relativos a los procedimientos de depósito judicial el cargamento, de la venta de éste en su caso y de la descarga de las mercancías para su conservación, cuando se dan las circunstancias fácticas para que esos procedimientos puedan instarse. Junto a ello, llamar la atención sobre ue jurisprudencialmente en España se entiende al capitán legitimado para solicitar en nombre el naviero el levantamiento del embargo del buque. Sin embargo Sanchez Calero (20) entiende que el capitán tiene el poder de representar al naviero en juicio con relación a aquellos asuntos que afecten a aquellas facultades que le son inherentes (artículo 113, 611.2 CCom)

## I.1.3.- Artículos de la LNM relevantes.

La LNM entró en vigor en España en septiembre de 2014, poniendo fin a casi ciento treinta años de vigencia del Libro III de Código de Comercio rigiendo el Derecho marítimo privado en nuestro país. La materia de régimen jurídico de “facultades del capitán” podemos hallarla básicamente concentrada en la sección titulada “Del capitán” (artículos 171 a 187) aunque, como sucedía en el CCom, hay que tener en cuenta normas concretas que regulan acerca del ejercicio de poderes del capitán a propósito de instituciones concretas, y que aparecen fuera de la sección citada.

### **Artículo – 11 Polizones.**

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración Marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y, en el caso de que ello proceda conforme a la normativa en materia de extranjería e inmigración, entrega a las autoridades competentes.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

2. En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración Marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir los capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el apartado 1

## **Artículo – 27** Reglas de rumbo, gobierno y navegación en zona de hielos.

1. Todos los buques, sin excepción, deberán ajustar su navegación al cumplimiento de las reglas de luces, señales, rumbo y gobierno contenidas en los reglamentos aplicables, en particular en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar.

2. El capitán de todo buque al que se le haya informado de la presencia de hielos en su derrota o cerca de ella, está obligado, durante la noche, a navegar a una velocidad moderada o a modificar su derrota para distanciarse de la zona peligrosa.

## **Artículo – 29** Avisos de los capitanes.

1. Los capitanes de los buques están obligados a informar a la Administración Marítima de los fallos o deficiencias que adviertan en las señales marítimas y en otras ayudas a la navegación así como a dar aviso de los hielos o derrelictos que avisten en su viaje y puedan suponer un peligro inmediato para la navegación.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

2. Los capitanes deberán también dar aviso en el supuesto en que se encuentren con temporales extraordinarios y cualesquiera otras causas que supongan un peligro para la navegación.

## **Artículo – 33** Obligación de notifica actos de contaminación.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la Administración Marítima española y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación tendrán los capitanes de los buques extranjeros que naveguen por los espacios marítimos españoles.

## **Artículo – 82** Diario de navegación.

Además de las circunstancias establecidas en otras leyes y reglamentos, en el Diario de Navegación se anotarán, por singladuras, todos los acontecimientos relevantes ocurridos. En particular, se tomará nota de los actos del capitán cuando actúe en el ejercicio de funciones públicas.

## **Artículo – 87** Publicidad de los libros.

El capitán deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes del Diario de Navegación a toda persona que alegue un interés legítimo. En caso de negativa, el interesado podrá dirigirse a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito se encuentre el buque, o aquélla de su matrícula, a fin de que se obligue al capitán o armador a expedir y entregar por su conducto la copia interesada. La Capitanía tramitará esta solicitud salvo que el solicitante carezca patentemente de interés legítimo.

## **Artículo – 149** Responsabilidad del armador.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el título VII.

## **Artículo - 159** Embarque y desembarque.

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la Administración Marítima, efectuándose por el capitán del buque en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las diligencias de enrolamiento y des enrolamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas Marítimas.

2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de auto despacho, que se prevean reglamentariamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.

## **Artículo – 171** Concepto, designación y caracteres.

Desde que sea designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.

## **Artículo - 172** Nombramiento y cese.

Dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán en su cargo corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la legislación laboral.

## **Artículo – 173** Requisitos y sustitución en el cargo.

1. Los capitanes habrán de poseer el título profesional que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes o reglamentos específicos.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

2. En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien, a su vez, será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente según su jerarquía.

## **Artículo – 174** Deber de obediencia a los buques del estado.

1. Salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados, los capitanes de los buques nacionales deberán obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque de Estado español.

2. Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques no se encuentren en los espacios marítimos españoles, sin menoscabo de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto.

## **Artículo – 175** Ausencia de autoridades competentes en el extranjero.

En todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en esta ley, el capitán deba realizar una actuación ante un cónsul de España y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, con independencia de su ratificación ante el primer cónsul español que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

## **Artículo – 176** Condición de autoridad pública.

1. El capitán tendrá a bordo la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación que legal o reglamentariamente se le imponga en razón del cargo, en especial la de mantener el orden y la seguridad a bordo.

2. A tal efecto, el capitán podrá adoptar cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque, así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo. Los miembros de la dotación y demás personas embarcadas deberán acatar las órdenes del capitán, sin perjuicio de su

# Las Facultades del Capitán en la LNM

derecho a efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes ante la autoridad administrativa o judicial competente una vez llegado el buque a puerto.

## **Artículo – 177** Obligación de consignar los hechos producidos.

1. Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción penal o administrativa.

2. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, en caso de negarse éste, por dos testigos.

3. Al llegar a puerto deberá entregar copia compulsada de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la Capitanía Marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

## **Artículo – 178** Actas de registro civil.

1. Al capitán corresponde ejercer a bordo los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas embarcadas.

2. Las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en peligro de muerte, serán extendidas por el capitán en el Diario de Navegación ajustando su contenido a lo dispuesto en la Ley de Registro Civil.

3. En caso de desaparición de personas durante la navegación, instruirá la información sumaria pertinente, consignando en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## **Artículo – 179** Testamentos y fallecimiento durante la navegación.

1. El capitán autorizará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado en los casos y con las formalidades dispuestas sobre esta materia en el Código Civil, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación. También hará constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

2. Cuando fallezca a bordo una persona y a falta de médico enrolado, corresponderá al capitán la extensión del certificado de defunción, pero no podrá hacerlo antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que, a su buen juicio, hayan aparecido señales inequívocas de muerte. En todo caso el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias, con asistencia de dos oficiales del buque y dos testigos, que serán preferentemente pasajeros.

## **Artículo – 180** Destino de los cadáveres.

1. Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las autoridades de sanidad exterior que, con la colaboración de la Administración Marítima, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración Marítima correspondiente, dándose comunicación al cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero.

2. No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver.

3. Del lanzamiento del cadáver se dejará constancia en el Diario de Navegación, expresándose la fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marino y la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario.

## **Artículo – 181** Entrega de bienes y de documentación.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

1. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la Administración Marítima o autoridad consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación.

2. Los asientos que, sobre estas materias, haga el capitán en el Diario de Navegación en calidad de autoridad pública, tienen el valor de documento público.

## **Artículo – 182** Obligaciones técnicas del capitán.

1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.

3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

## **Artículo – 183** Peligro, abandono del buque y salvamento.

1. En caso de mal tiempo o de riesgo de naufragio, el capitán adoptará cuantas medidas crea necesarias para procurar la seguridad del buque y la salvación de las personas y de los bienes, buscando resguardo, efectuando arribada forzosa o recurriendo sin demora a la solicitud de salvamento, pudiendo contratarlo si fuere necesario.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

2. El capitán no abandonará el buque en peligro sino después de haber perdido la esperanza de salvarlo y una vez adoptadas las medidas oportunas para salvar las personas, los bienes y los documentos oficiales que se encuentren a bordo.

3. El capitán está obligado a acudir en auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su dotación o sus pasajeros, y dejando en todo caso constancia de lo actuado en el Diario de Navegación.

## **Artículo – 184** Primacía del criterio profesional.

1. Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

2. Los armadores no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

## **Artículo – 185** Poder de representación del armador.

1. El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.

2. El armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas.

3. Queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por éste.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

4. El capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

## **Artículo – 186** Obligación de comunicar accidentes.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la Capitanía Marítima o autoridad consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

2. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración Marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos a los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

## **Artículo – 187** Protesta de mar.

1. El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactará un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos.

2. El acta de protesta se conservará junto con el Diario, y de ella se entregará inexcusablemente copia compulsada a todos los interesados en los hechos ocurridos conforme se dispone en el artículo 87.

## **Artículo – 350** Ausencia de formalidades.

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta ley en cuanto a las obligaciones del capitán acerca del Diario de Navegación, el deber de contribuir a la avería gruesa no está subordinado al cumplimiento de ningún requisito formal a bordo.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## **Artículo –361** Contratos de salvamento.

1. Las partes interesadas podrán contratar las condiciones del salvamento libremente, sin más límite que su obligación inderogable de actuar con la diligencia necesaria para evitar o reducir al máximo los daños al medio ambiente.

2. El capitán y el armador del buque están facultados para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo.

## **Artículo – 504** Acreditación de incidencias.

1. En los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar al puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, deberá hacerlo ante la Capitanía Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul español. Podrá también utilizarse este expediente para acreditar las incidencias cuando el capitán lo considerase conveniente.

2. En el plazo de veinticuatro horas a contar desde su llegada al puerto de destino el capitán deberá entregar una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas, así como, en su caso, una copia de la diligencia de protesta de incidencias instruida en un puerto de arribada previo al de destino. Asimismo, deberá entregar una copia del acta de protesta a todos los interesados, que sean conocidos, en los hechos acaecidos y, en su caso, entregará inexcusablemente copia compulsada en el supuesto previsto en el artículo 187.

### **I.1.4.- Legislaciones marítimas italiana y francesa.**

#### **I.1.4.1.- Derecho italiano: “Codice della Navigazione”**

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## **Articolo 186** – Autorità del comandante.

Tutte le persone che si trovano a bordo sono soggette all'autorità del comandante della nave.

## **Articolo 203** – Funzioni di ufficiale dello stato civile.

Durante la navigazione, il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale dello stato civile, secondo le disposizioni sull'ordinamento dello stato civile. Le stesse funzioni il comandante esercita anche quando la nave trovasi ancorata in un porto, se sia impossibile promuovere l'intervento della competente autorità nella Repubblica, o di quella consolare all'estero.

## **Articolo 204** – Matrimonio a imminente pericolo di vita.

Il comandante della nave marittima può procedere alla celebrazione del matrimonio nel caso e con le forme di cui all'articolo 101 del codice civile.

## **Articolo 206** – Scomparsione in mare.

Quando di una persona scomparsa da bordo non sia possibile recuperare il cadavere, il comandante della nave fa constare con processo verbale le circostanze della scomparsa e le ricerche effettuate. Il processo verbale deve essere iscritto sul ruolo di equipaggio.

Dei fatti che hanno dato luogo alla compilazione del processo verbale, nonché dell'eseguita iscrizione di questo sul ruolo di equipaggio, deve essere fatta menzione nel giornale generale.

## **Articolo 209** – Processi verbali di scomparsa in caso di naufragio.

In caso di naufragio, alla compilazione dei processi verbali di scomparsa provvedono le autorità marittime o consolari. I processi verbali anzidetti sono compilati, se il sinistro è avvenuto in acque territoriali, dal capo del circondario nella circoscrizione del quale è accaduto il sinistro medesimo, o diversamente dal comandante del porto nel quale approda la maggior parte dei naufraghi. Se nessun

# Las Facultades del Capitán en la LNM

naufrago approda, ovvero si tratta di perdita presunta, gli atti sono compilati dal comandante del porto di iscrizione della nave. Nei processi verbali, le autorità predette fanno constare le dichiarazioni dei naufraghi, e, in caso di perdita presunta, l'accertamento degli estremi previsti nell'articolo 162; dichiarano inoltre se a loro giudizio le persone scomparse debbano, in base alle circostanze, ritenersi perite.

## **Articolo 210** – Transmissione degli atti alle autorità competenti.

Le autorità marittime o consolari trasmettono alle autorità, competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile, un esemplare delle copie degli atti di stato civile e dei relativi estratti del giornale generale, consegnati dai comandanti delle navi; al procuratore della Repubblica un esemplare delle copie dei processi verbali di scomparsa e dei relativi estratti del giornale generale. Analogamente trasmettono alle predette autorità copia dei processi verbali compilati a norma degli articoli precedenti.

## **Articolo 273** – Nomina di comandante della nave.

L'armatore nomina il comandante della nave e può in ogni momento dispensarlo dal comando.

## **Articolo 274** – Responsabilità dell'armatore.

L'armatore è responsabile dei fatti dell'equipaggio e delle obbligazioni contratte dal comandante della nave, per quanto riguarda la nave e la spedizione. Tuttavia l'armatore non risponde dell'adempimento da parte del comandante degli obblighi di assistenza e salvataggio previsti dagli articoli 489, 490, né degli altri obblighi che la legge impone al comandante quale capo della spedizione

## **Articolo 275** – Limitazione del debito dell'armatore.

Per le obbligazioni contratte in occasione e per i bisogni di un viaggio, e per le obbligazioni sorte da fatti o atti compiuti durante lo stesso viaggio, ad eccezione di quelle derivanti da proprio dolo o colpa grave, l'armatore può limitare il debito complessivo ad una somma pari al valore della nave e all'ammontare del nolo e di

# Las Facultades del Capitán en la LNM

ogni altro provento del viaggio. Sulla somma alla quale è limitato il debito dell'armatore concorrono i creditori soggetti alla limitazione secondo l'ordine delle rispettive cause di prelazione e ad esclusione di ogni altro creditore

## **Articolo 292** – Comando della nave.

Il comando della nave può essere affidato soltanto a persone munite della prescritta abilitazione.

## **Articolo 293** – Sostituzione del comandante.

In caso di morte, assenza o impedimento del comandante, il comando della nave spetta agli ufficiali di coperta, nell'ordine gerarchico, e successivamente al nostromo, fino al momento in cui giungano disposizioni dell'armatore o, in mancanza di queste, fino al porto di primo approdo, ove l'autorità preposta alla navigazione marittima o interna ovvero l'autorità consolare nomina il comandante per il tempo necessario. Per le navi addette a servizi pubblici di linea in navigazione interna si applicano le norme stabilite da leggi e regolamenti speciali.

## **Articolo 295** – Direzione nautica, rappresentanza e poteri legali.

Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione. Il comandante rappresenta l'armatore. Nei confronti di tutti gli interessati nella nave e nel carico egli esercita i poteri che gli sono attribuiti dalla legge.

## **Articolo 296** – Atti di stato civile e testamenti.

Il comandante della nave marittima esercita le funzioni di ufficiale di stato civile previste dal presente codice e riceve i testamenti indicati nell'articolo 611 del codice civile.

## **Articolo 297** – Doveri del comandante prima della partenza.

Prima della partenza il comandante, oltre a promuovere la visita nei modi previsti dal presente codice, deve di persona accertarsi che la nave sia idonea al

# Las Facultades del Capitán en la LNM

viaggio da intraprendere, bene armata ed equipaggiata. Deve altresì accertarsi che la nave sia convenientemente caricata e stivata.

## **Articolo 298** – Comando della nave in navigazione.

Il comandante, anche quando sia obbligato ad avvalersi del pilota, deve dirigere personalmente la manovra della nave all'entrata e all'uscita dei porti, dei canali, dei fiumi e in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà.

## **Articolo 299** – Documenti di bordo e tenuta dei libri.

Il comandante deve curare che durante il viaggio siano a bordo i prescritti documenti relativi alla nave, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico. Deve curare altresì che i libri di bordo siano regolarmente tenuti.

## **Articolo 301** – Riduzione delle razioni di viveri.

Se alla deficienza delle provviste alimentari di bordo non è possibile sopperire a norma dell'articolo precedente, il comandante deve ridurre in misura adeguata le razioni di viveri dovute all'equipaggio e ai passeggeri, in rapporto alle normali previsioni di un possibile rifornimento.

## **Articolo 302** – Provvedimenti per la salvezza delle spedizione.

Se nel corso del viaggio si verificano eventi che mettono in pericolo la spedizione, il comandante deve cercare di assicurarne la salvezza con tutti i mezzi che sono a sua immediata disposizione o che egli può procurarsi riparando in un porto ovvero richiedendo l'assistenza di altre navi. Se a tal fine è necessario procurarsi denaro, il comandante deve provvedere ai sensi dell'articolo 307. Se è necessario sacrificare o danneggiare parti della nave o del carico, egli deve, per quanto è possibile, procedere cominciando dalle cose di minor valore e da quelle per cui più utile si appalesa il sacrificio e meno indispensabile la conservazione.

## **Articolo 303** – Abbandono della nave in pericolo.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

Il comandante non può ordinare l'abbandono della nave in pericolo se non dopo esperimento senza risultato dei mezzi suggeriti dall'arte nautica per salvarla, sentito il parere degli ufficiali di coperta o, in mancanza, di due almeno fra i più provetti componenti dell'equipaggio. Il comandante deve abbandonare la nave per ultimo, provvedendo in quanto possibile a salvare le carte e i libri di bordo, e gli oggetti di valore affidati alla sua custodia.

### **Articolo 304** – Relazione di evento straordinari.

Se nel corso del viaggio si sono verificati eventi straordinari relativi alla nave, al carico o alle persone che erano a bordo, il comandante deve farne, entro ventiquattro ore dall'arrivo, relazione scritta alla competente autorità del luogo.

### **Articolo 305** – Scaricazione prima della verifica della relazione.

Anteriormente alla verifica, a norma dell'articolo 584, della relazione di cui all'articolo precedente, il comandante non può iniziare la scaricazione della nave, tranne che in caso di urgenza.

### **Articolo 306** – Limiti della rappresentanza del comandante.

Il comandante può in ogni caso provvedere agli approvvigionamenti giornalieri, alle forniture di lieve entità e alle piccole riparazioni necessarie per la manutenzione ordinaria della nave. Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può compiere gli atti occorrenti per i bisogni della nave e della spedizione; può parimenti assumere o congedare componenti dell'equipaggio. La presenza dell'armatore, ovvero quella di un suo rappresentante munito dei necessari poteri, è opponibile ai terzi solo quando questi ne erano a conoscenza; tuttavia la presenza dell'armatore nel luogo del suo domicilio e la presenza del rappresentante nel luogo relativamente al quale gli sono stati conferiti i poteri debitamente pubblicati si presumono note all'interessato fino a prova contraria.

### **Articolo 307** – Necesità di denaro in corso di viaggio.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

Se nel corso del viaggio sorge necessità di denaro per rifornimento di provviste, per riparazioni o per altra urgente esigenza della nave ovvero per la continuazione del viaggio, che non rientri negli estremi previsti nel primo comma dell'articolo precedente, il comandante deve darne immediato avviso all'armatore. Quando ciò non sia possibile, ovvero se l'armatore debitamente avvertito non abbia fornito i mezzi né dato le opportune istruzioni, il comandante, dopo aver accertato la necessità di provvedere, può farsi autorizzare, dalla competente autorità del luogo, a prendere a prestito la somma necessaria o a contrarre obbligazione verso coloro che somministrano provviste, materiali, attrezzi o mano d'opera, ovvero a dare in pegno o a vendere provviste, attrezzi o arredi della nave non indispensabili alla sicura navigazione.

Negli stessi casi il comandante, accertata la necessità di provvedere, e dato possibilmente tempestivo avviso ai caricatori ed ai destinatari interessati, può farsi autorizzare dalla suddetta autorità a dare in pegno o a vendere le cose caricate; ma gli aventi diritti al carico si possono opporre alla vendita o al pegno delle loro cose, scaricandole a proprie spese e pagando il nolo relativo, in proporzione del tratto utilmente percorso se si valgono tutti della facoltà predetta, o diversamente per intero. Quando la necessità di procedere al pegno o alla vendita del carico sia determinata dalle esigenze previste dal primo comma dell'articolo precedente, il comandante è tenuto a dare gli avvisi e a richiedere l'autorizzazione soltanto ove debba ricorrere al pegno o alla vendita del carico.

**Articolo 308** – Indennizzo degli aventi diritto al carico o dei proprietari delle pertinenze.

Quando le merci esistenti a bordo sono impiegate o vendute dal comandante per le esigenze della nave, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto il valore che le merci medesime avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione. Tuttavia, se anteriormente all'arrivo nel luogo di prevista destinazione delle merci impiegate o vendute la nave è perduta per causa non imputabile all'armatore, questi è tenuto a corrispondere agli aventi diritto soltanto il valore che le merci aveva no al momento dell'impiego ovvero il prezzo ricavato dalla vendita.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

Quando per le stesse esigenze sono vendute pertinenze di proprietà aliena, l'armatore è tenuto a corrispondere ai proprietari il prezzo ricavato dalla vendita o, sempre che la nave non sia andata perduta per causa non imputabile all'armatore, il maggior valore che le pertinenze avevano al momento della vendita. Quando le pertinenze predette o le merci sono date in pegno dal comandante, l'armatore è tenuto a rimborsare agli aventi diritto la somma necessaria per procedere allo svincolo e al trasporto a destinazione; se tuttavia non è possibile procedere allo svincolo per causa non imputabile agli aventi diritto, l'armatore è tenuto a corrispondere il valore delle pertinenze al momento della costituzione del pegno o il valore che le merci avrebbero avuto al momento dell'arrivo nel luogo di destinazione.

Nel caso di perdita della nave, prevista nei comma precedenti, l'armatore è tenuto a corrispondere soltanto una somma pari a quella in garanzia della quale le pertinenze o le merci sono state date in pegno.

### **Articolo 309** – Poteri processuali del comandante.

Fuori dei luoghi nei quali sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, il comandante può, in caso di urgenza, notificare atti ed istituire o proseguire giudizi in nome e nell'interesse dell'armatore, per quanto riguarda la nave e la spedizione. Possono parimenti i terzi, fuori dei luoghi dove sono presenti l'armatore o un suo rappresentante munito dei necessari poteri, fare eseguire notificazioni al comandante, o contro di questo promuovere o proseguire giudizi, per quanto concerne i fatti dell'equipaggio relativi alla nave e alla spedizione, ovvero le obbligazioni contratte dal comandante durante la spedizione. La presenza dell'armatore o di un suo rappresentante può essere opposta ai terzi solo nei casi previsti nel terzo comma dell'articolo 306. L'armatore può riassumere le domande proposte dal comandante o contro di lui, e può inoltre impugnare le sentenze emesse in contraddittorio del comandante.

### **Articolo 311** – Vendita della nave in caso di innavigabilità.

Il comandante non può vendere la nave senza mandato speciale del proprietario. Tuttavia, ove durante il viaggio si verifichi un caso di estrema urgenza, la

# Las Facultades del Capitán en la LNM

competente autorità del luogo, accertata l'assoluta innavigabilità della nave, può autorizzare il comandante a venderla, prescrivendo le modalità della vendita.

## **Articolo 312** – Gestione di interessi degli aventi diritto al carico.

Il comandante deve, quando ciò si renda necessario e compatibilmente con le esigenze della spedizione, provvedere alla tutela degli interessi degli aventi diritto al carico. Se per evitare o diminuire un danno occorrono speciali misure, il comandante deve possibilmente informare gli interessati nel carico, o gli eventuali rappresentanti sul luogo, che siano a lui noti, ed attenersi alle loro istruzioni; in mancanza, deve agire a suo criterio nel modo migliore.

## **Articolo 313** – Responsabilità del comandante in caso di pilotaggio.

In caso di pilotaggio, il comandante è responsabile dei danni causati alla nave da errata manovra, se non provi che l'errore è derivato da inesatte indicazioni o informazioni fornite dal pilota.

## **Articolo 314** – Proceo verbale.

Le cause e la portata dei provvedimenti presi dal comandante ai sensi degli articoli 300 a 302, nonché la necessità di provvedere a norma del secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 307, devono essere fatte constare, appena possibile, con processo verbale sottoscritto dagli ufficiali di coperta o, in mancanza, dai principali membri dell'equipaggio. In caso di rifiuto di alcuno di costoro a sottoscrivere, il processo verbale deve indicare le ragioni del rifiuto medesimo. Copia del processo verbale sottoscritto dal comandante, deve essere allegata alla relazione di eventi straordinari all'atto della prestazione di questa alla competente autorità.

## **Articolo 393** – Responsabilità per le operazioni commerciali.

Il comandante deve seguire, nei limiti stabiliti dal contratto di noleggio, le istruzioni del noleggiatore sull'impiego commerciale della nave e rilasciare le polizze di carico alle condizioni da lui indicate. Il noleggiante non è responsabile verso il noleggiatore per le obbligazioni assunte dal comandante in dipendenza delle

# Las Facultades del Capitán en la LNM

predette operazioni, e per le colpe commerciali del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio in dipendenza delle operazioni medesime.

## **Articolo 429** – Interruzione del viaggio.

Se, dopo la partenza, il comandante è costretto a fare riparazioni per causa di forza maggiore, il contratto rimane in vigore ed il caricatore non ha diritto a riduzione di nolo. Se la nave non può essere riparata od è necessario un tempo soverchio, ovvero se il viaggio è interrotto o soverchiamente ritardato per altra causa di forza maggiore, il nolo è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso, purché il comandante abbia fatto il possibile per provvedere, per conto del caricatore, all'inoltro delle merci al luogo di destinazione con altra nave.

## **Articolo 430** – Impedimento all'arrivo.

Se l'approdo è impedito o soverchiamente ritardato per causa di forza maggiore, il comandante, se non ha ricevuto ordini o se gli ordini ricevuti sono ineseguibili, deve provvedere nel modo migliore per l'interesse della nave e del carico, approdando in altro porto vicino o ritornando al porto di partenza.

## **Articolo 436**- Mancato arrivo delle cose.

Se le merci non sono giunte a destinazione, il nolo deve essere corrisposto, quando il mancato arrivo sia dovuto a fatto del caricatore o alla natura delle merci, se questa non era nota al vettore o al comandante, salva la detrazione del nolo percepito dal vettore per le cose da lui caricate in sostituzione di quelle perdute.

## **Articolo 437** – Deposito o vendita delle cose.

Il comandante, nel caso di mancato pagamento del nolo, può farsi autorizzare dall'autorità giudiziaria del luogo di scaricazione a depositare o, se sia necessario, a vendere tanta parte delle cose caricate quanta ne occorre per coprire il nolo e i compensi di controstailla, a meno che il destinatario provveda al deposito di una somma pari all'ammontare del credito del vettore.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## **Articolo 449** – Controstallie straordinarie.

Spirato il termine di controstallia per la caricazione, il comandante, previo avviso dato almeno ventiquattro ore prima, ha facoltà di partire senza attendere la caricazione o il suo completamento, restando sempre dovuti il nolo e il compenso di controstallia. Se il comandante non si avvale di questa facoltà, è dovuto per l'ulteriore sosta, fissata d'accordo col caricatore, un compenso di controstallia maggiorato della metà, ove non esista diverso patto, regolamento, o uso. Spirato il termine di controstallia per la scaricazione senza che questa sia stata compiuta, è dovuto un compenso di controstallia straordinaria per la durata e nella misura sopra indicate, salva la facoltà del comandante di scaricare le merci a norma dell'articolo 450.

## **Articolo 524** – Colpa e dolo dell'equipaggio.

L'assicuratore della nave risponde se il sinistro dipende in tutto od in parte da colpa del comandante o degli altri componenti dell'equipaggio, purché vi sia rimasto estraneo l'assicurato. Tuttavia, se l'assicurato è anche comandante della nave, l'assicuratore risponde limitatamente alle colpe nautiche del medesimo. Nell'assicurazione delle merci, l'assicuratore risponde, altresì del dolo del comandante e degli altri componenti dell'equipaggio.

## **Articolo 534** – Obbligo di evitare o diminuire il danno.

Il comandante della nave, l'assicurato e i suoi dipendenti e preposti devono fare quanto è loro possibile per evitare o diminuire il danno. In deroga all'articolo 1914, secondo comma, del codice civile le parti possono pattuire che le spese per evitare o diminuire il danno siano a carico dell'assicuratore solo per quella parte che, unita all'ammontare del danno da risarcire, non supera la somma assicurata, anche se non si è raggiunto lo scopo, salvo che l'assicurato provi che le spese medesime sono state fatte inconsideratamente.

**Articolo 1097** – Abbandono di nave o di aeromobile in pericolo da parte del comandante.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Il comandante, che, in caso di abbandono della nave, del galleggiante o dell'aeromobile in pericolo, non scende per ultimo da bordo, è punito con la reclusione fino a due anni. Se dal fatto deriva l'incendio, il naufragio o la sommersione della nave o del galleggiante, ovvero l'incendio, la caduta o la perdita dell'aeromobile, la pena è da due ad otto anni. Se la nave o l'aeromobile è adibito a trasporto di persone, la pena è da tre a dodici anni.

## I.1.4.2.- Derecho francés: “Code des Transports”

**Article – L 5132 – 2** Le capitaine conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire.

Le capitaine peut conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire peut conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

**Article – L 5133 – 3** Avaries comunes.

Les avaries communes sont décidées par le capitaine et constituées par les dommages, pertes et dépenses extraordinaires exposées pour le salut commun et pressant des intérêts engagés dans une expédition maritime.

**Article – L 5242 – 6 – 3** Le fait pour un capitaine en mer de ne pas obéir à l'appel d'un navire de guerre français.

En dehors du cas prévu par l'article L. 321-5 du code de justice militaire pour l'armée de mer, le fait pour un capitaine en mer de ne pas obéir à l'appel d'un navire de guerre français et de le contraindre à faire usage de la force est puni de deux ans d'emprisonnement.

**Article – L 5262 – 2** Obligation du capitaine de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage ou ses passagers au sens de l'article L. 5511-6, de prêter assistance à toute personne trouvée en mer en danger de se perdre.

**Article – L 5263 – 3** Puni pour le capitaine d'abandonner le navire sans l'avis des officiers.

Est puni de six mois d'emprisonnement le fait, pour le capitaine, d'abandonner le navire sans l'avis des officiers et maîtres d'équipage.

Est puni de deux ans d'emprisonnement le fait, pour tout capitaine, avant d'abandonner son navire, de négliger d'organiser le sauvetage de l'équipage et des passagers et de sauver les papiers de bord, les dépêches postales et les marchandises les plus précieuses de la cargaison. La même peine est applicable au capitaine qui, forcé d'abandonner son navire, ne reste pas à bord le dernier.

Les peines prévues par le présent article sont portées au double si l'infraction est commise par une personne exerçant le commandement dans des conditions irrégulières au sens de l'article L. 5523-2.

**Article – L 5281 – 1** Obligation du capitaine après tout événement de mer.

Après tout événement de mer, le capitaine transmet sans délai un rapport de mer au directeur interrégional de la mer responsable du service dans le ressort duquel il se trouve.

**Article – L 5412 – 2** Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affréteur. Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions.

**Article – L. 5412 – 3** Le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine pourvoit aux besoins normaux du navire et de l'expédition.

**Article – L 5412 – 4** Le capitaine ne peut prendre d'engagements au nom de l'armateur.

Le capitaine ne peut prendre d'engagements au nom de l'armateur qu'en vertu d'un mandat exprès de ce dernier ou, en cas de communications impossibles avec lui, avec l'autorisation de la juridiction compétente ou, à l'étranger, de l'autorité consulaire.

**Article – L 5412 – 5** Le capitaine peut, en cas d'urgence prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs.

Hors des lieux où l'armateur a son principal établissement ou une succursale, le capitaine peut, en cas d'urgence, prendre au nom de l'armateur toutes dispositions conservatoires des droits de l'armateur, des passagers et des chargeurs. L'armateur est alors réputé avoir agi comme gérant d'affaires des passagers et des chargeurs.

**Article – L 5412 – 7** Le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord.

Le capitaine tient régulièrement le journal de mer et le livre de bord qui font foi, jusqu'à preuve contraire, des événements et des circonstances qui y sont relatés.

**Article – L 5412 – 8** Conventions relatives à la fonction commerciale du capitaine.

Les conventions relatives à la fonction commerciale du capitaine, passées entre ce dernier et l'armateur, sont valablement constatées sans l'intervention de l'autorité chargée de l'inspection du travail maritime.

La fin du contrat d'engagement du capitaine, pour quelque motif que ce soit, est en elle-même sans incidence sur la poursuite de telles dispositions.

**Article – L 5531 – 1** l'autorité du capitaine à bord.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Le capitaine a sur toutes les personnes, de quelque nationalité qu'elles soient, présentes à bord pour quelque cause que ce soit, l'autorité que justifient le maintien de l'ordre, la sûreté et la sécurité du navire et des personnes embarquées, la sécurité de la cargaison et la bonne exécution de l'expédition entreprise.

Dépositaire de l'autorité publique, il peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi. Il peut également requérir les personnes embarquées de lui prêter main-forte

**Article – L 5531 – 3** En cas de perte du navire.

En cas de perte du navire, l'autorité du capitaine continue de s'exercer à l'égard des membres de l'équipage et des marins embarqués en qualité de passagers jusqu'à ce qu'ils aient pu être confiés à l'autorité compétente.

Ces dispositions s'appliquent également aux autres personnes embarquées si elles ont demandé à suivre la fortune de l'équipage.

**Article – L 5521 – 19** Le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé d'une personne.

Le capitaine peut, avec l'accord préalable du procureur de la République près la juridiction territorialement compétente au titre de l'un des critères mentionnés au II de l'article 3 de la loi du 17 décembre 1926 relative à la répression en matière maritime, ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord, lorsque les aménagements du navire le permettent. Un mineur est séparé de toute autre personne consignée; il peut cependant être consigné avec un ou des membres de sa famille, à condition que cette mesure ne soit pas de nature à mettre en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes, y compris celle des intéressés. En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine, qui en informe aussitôt le procureur de la République afin de recueillir son accord.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Avant l'expiration d'un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordre de consignation du capitaine, le juge des libertés et de la détention, saisi par le procureur de la République, statue par ordonnance motivée insusceptible d'appel sur la prolongation de la mesure pour une durée maximale de cent vingt heures à compter de l'expiration du délai précédent. Il peut solliciter du procureur de la République tous éléments de nature à apprécier la situation matérielle et l'état de santé de la personne qui fait l'objet de la consignation.

La consignation peut être renouvelée, selon les mêmes modalités, jusqu'à la remise de la personne faisant l'objet de la consignation à l'autorité administrative ou judiciaire compétente, à moins que le capitaine n'ordonne la levée de la mesure.

Sauf impossibilité technique, le procureur de la République et le juge des libertés et de la détention communiquent, s'ils l'estiment utile, avec la personne faisant l'objet de la consignation.

## I.2.- Metodología empleada

Hace apenas diez meses hemos asistido a la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima, proyecto que ha tardado muchos años en ver la luz, y diseñado para actualizar nuestra legislación marítima y, muy particularmente, los contenidos del más que centenario Libro III del Código de comercio. De entre las materias objeto de regulación de esta nueva norma jurídica, nos vamos a ocupar de las “facultades del capitán”.

A partir de ahora vamos a volver al capítulo “planteamiento del problema” con las mismas preguntas que entonces nos hacíamos, a saber:

- 1.- ¿En que varía, si lo hace, la normativa respecto a la situación anterior?
- 2.- ¿Mejora la seguridad jurídica, la empeora o resulta a estos efectos indiferente?

## Las Facultades del Capitán en la LNM

3.- ¿Se asemeja, o no, a las soluciones de Ordenamientos Jurídicos de tipo “continental” como el nuestro, de tradición marítima?

Para responder a estas preguntas nos hacen falta unas herramientas y un método de empleo de las mismas. En cuanto a la primera pregunta, es decir, para establecer si ha cambiado la normativa sobre las facultades del capitán con la entrada en vigor de la nueva Ley, parece lo más sensato estudiar el articulado que regula tal asunto tanto en la ley anterior, el Libro III del Código de Comercio de 1885, así como en la normativa en vigor, la Ley de Navegación Marítima.

El Libro III del CCom ha estado vigente durante casi 130 años y esto nos ha dado la oportunidad de que tres generaciones de maritimistas opinen sobre lo acertado de sus disposiciones. Resulta oportuno aprovechar esta prolija doctrina para confeccionar otra de nuestras herramientas, dado que por lo reciente de la nueva ley apenas hay opiniones autorizadas actualmente.

Teniendo por demás presente que la mera comparación entre dos leyes artículo por artículo resulta tediosa para aquel que de la materia conoce e insufrible para el lego, pensamos en una herramienta que, por un lado nos ayude a comprender el por qué de las normas y por otro nos haga más llevadera la comparación. Esta herramienta a la que nos referimos es la detallada en el epígrafe I.1.2 “*Régimen de facultades del capitán del Código de comercio según la doctrina jurídica española*”.

Para terminar con las herramientas, si queremos cotejar nuestro Derecho con el Derecho comparado de países continentales vecinos, necesitamos las normas que regulan las facultades del capitán en sus respectivos ordenamientos jurídicos. Si no lo hacemos así, mal podremos compararlos con el nuestro. Se explica así la razón de ser de nuestras últimas herramientas, el Codice della Navegazione en el caso de Italia y el Code des Transports en el de Francia. Se han seleccionado las legislaciones de estos dos países porque constituyen legislaciones marítimas de países de tradición jurídica próxima a la española (cosa que no ocurriría si hubiésemos escogido un ordenamiento jurídico de raíz anglosajona), y porque, cada

# Las Facultades del Capitán en la LNM

una a su modo y en su momento, son legislaciones, en el ámbito marítimo, relevantes y guía de las de otros países.

Con unas buenas herramientas, tan solo necesitamos proveernos de un buen método, si así lo hacemos, las respuestas a nuestras cuestiones serán fiables. Este método no puede ser otro que el de la comparación.

Para ello vamos a dividir las facultades del capitán, como ya lo hicimos anteriormente, en orden de hacer más sencillo y sistemático nuestro método. Las dividimos en:

- e) Facultades Técnico – Náuticas.
- f) Facultades Administrativas.
- g) Facultades Públicas.
- h) Facultades comerciales.

Las primeras, las técnico-náuticas, son aquellas que le facultan para ejercer el mando de la nave y de la expedición marítima, para lo cual el capitán ha de poseer unos conocimientos técnicos y una pericia

Las Administrativas consisten en la llevanza de determinados libros así como el seguimiento de la normativa aduanera, sanitaria etc...Tiene que ver con que la documentación del buque se encuentre en regla.

Las públicas tienen dos facetas, la una de mantenimiento del orden y disciplina entre la comunidad navegante y la otra los actos de Registro Civil, en cuanto a fallecimientos, nacimientos, testamento etc,,,

Las últimas pero no por ello menos importantes, son las facultades comerciales o de representación del naviero, que consisten en la capacidad del capitán de obligar al armador frente a terceros por sus actos en ausencia del armador

La primera comparación lo ha de ser entre el articulado de ambas leyes, de forma sistemática tomaremos un artículo de CCom que tipifique alguna facultad del

## Las Facultades del Capitán en la LNM

capitán entre las primeras que hemos dividido y lo cotejaremos con el de la LNM que se ocupe de regular el mismo asunto. Pero como en el caso del CCom tenemos la herramienta de la doctrina más autorizada, nos apoyaremos en ella para realizar la comparación. Como para lo dispuesto en la LNM no existe apenas doctrina, estaremos solos en ese asunto. Una vez comparados ambos textos legales en las atribuciones técnico-náuticas del capitán, pasaremos a establecer unas conclusiones provisionales. Repetido el proceso con los cuatro grupos resultantes de nuestra división y obtenidas por tanto cuatro conclusiones provisionales, las estudiamos a la vista de la historia de la evolución de nuestra normativa (para lo cual tenemos las herramientas adecuadas), sobre todo de la evolución del CCom a la LNM para así entender el motivo de los cambios, (la influencia de los Convenios Internacionales, los cambios en la industria etc...) Una vez pasados las conclusiones provisionales por ese otro filtro, obtendremos las definitivas.

La segunda y última comparativa, lo es con las normativas francesa e italiana a la vista de los artículos de unas y otras normas, el estudio nos indicará si los caminos de las legislaciones han confluído o han encontrado soluciones diferentes a las nuestra en la regulación de las facultades del capitán de buque francés o Italiano.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## II.- DESARROLLO

### II.1.- Derecho marítimo previo al Código de Comercio de 1885.

El Código de Hammurabi es el más antiguo texto normativo regulador de la navegación conocido. También debemos destacar, aunque descubierto ante que éste, de fecha posterior, el Código de Manú (dos mil años A.C. y grabado en piedra en forma de cilindro),<sup>34</sup> que ya regulaba aspectos contractuales del comercio marítimo haciendo referencia al transporte marítimo y también al flete.<sup>35</sup>

En cuanto a los fenicios, egipcios y cartagineses, aún conocidas sobradamente sus hazañas como navegantes, no disponemos de ningún texto normativo importante redactado por estos pueblos.

Siguiendo el curso de la historia, los griegos nos han dejado abundante legislación marítima basada supuestamente en el Derecho consuetudinario, la llamada Lex Rhodia o Leyes de Rodas del año 475 A.C.<sup>36</sup>

Encontrándonos ya en época romana, estas normas fueron incorporadas al Digesto de Justiniano que ya regula la avería gruesa, fundamentalmente la echazón. También de origen romano son las normas sobre Derecho marítimo contenidas en el Código de Teodosiano.

Es durante el imperio bizantino cuando se aplican las leyes PseudoRudias que suponen un cuerpo especial o "*Corpus Iuris*" sobre Leyes y jurisprudencia marítimos.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. and RUIZ SOROA, J.M., 2006. *Manual de Derecho de la navegación marítima*. Madrid: Marcial Pons.

<sup>35</sup> FONTESTAD, L. *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. ROBLES GARZON. (tesis doctoral) Universidad de Málaga

<sup>36</sup> GABALDÓN GARCÍA, J.L. and RUIZ SOROA, J.M., 2006. *Manual de Derecho de la navegación marítima*. Madrid: Marcial Pons.

<sup>37</sup> GONZÁLEZ-LEBRERO, R.A. and ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA (VITORIA), 1998. *Curso de derecho de la navegación*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Con la invasión de la península Ibérica por los bárbaros en el siglo V A.C. conviven la normativa de los invasores, el Código de Eurico, con la de los invadidos, el Breviario de Ariano. No es hasta el siglo II A.C. cuando se produce la unificación legislativa dando lugar al Fuero Juzgo regulador de la figura del naufragio.

La siguiente publicación de relevancia en la materia son las costumbres del Mar de Valencia de 1250 cuya normativa recae sobre las obligaciones de la tripulación así como de la responsabilidad, tanto del capitán como del propietario del buque. Estas costumbres se complementan con las ordenanzas que en 1258 aprobó Jaime I el conquistador.

Cabe destacar la intensa actividad jurídica que en esa época existe en Barcelona, donde como en otras ciudades del Mediterráneo operaba un Tribunal Marítimo formado por Cónsules (*Consulatus Maris*). Dichos Cónsules eran expertos en la práctica comercial marítima y de la navegación, teniendo atribuido el conocimiento, por razón de la materia, de los asuntos marítimos, aplicando para su resolución los usos de la navegación. La mayor recopilación de costumbres marítimas vio la luz durante los años 1260 – 1270 aproximadamente, conocida con el nombre de *Constums de la Mar*, base del conocido universalmente Libro del Consulado del Mar o *Llibre del Consulat de Mar*.<sup>38</sup> Traducido al Latín y a otras lenguas europeas comenzó a editarse en 1484, constituyendo derecho supletorio, como mínimo, en casi todos los países.<sup>39</sup>

Más adelante, las Ordenanzas de Colbert<sup>40</sup>, de 1681 sirvieron de base a los actuales Códigos de comercio<sup>41</sup>. Aunque, en opinión del profesor Angel Rojo, el papel desempeñado en Francia por las Ordenanzas Colbertianas lo representaron en España la ordenanzas Bilbaínas, que en los albores de la codificación mercantil,

---

<sup>38</sup> Su autoría se la disputan Francia, Italia y España. Mayoritariamente se cree que fueron escritas en Barcelona y en lengua catalana por un escribano del Tribunal Marítimo de Barcelona. Regulaban materias como construcción de buques, obligaciones del armador y normas sobre el fletamento.

<sup>39</sup> FONTESTAD, L. *El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales*. ROBLES GARZON. (tesis doctoral) Universidad de Málaga

<sup>40</sup> Que toman su nombre de un Ministro y Secretario de estado de Luis XIV

<sup>41</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., 1986. *Convenios internacionales marítimos*. Barcelona: Bosch.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

se llega a proponer rijan en toda la nación interinamente en tanto se confeccione el código de comercio de 1829.

Con la Revolución Francesa se plantea la necesidad de desechar la concepción tradicional de Derecho mercantil como un derecho de clase de los comerciantes y de ahí surge el “*Code de commerce*” francés de 1807 de enorme influencia en Europa. Fruto de esta influencia es el Código de comercio español de 1829, obra de un único jurista D. Pedro Sainz de Andino.<sup>42</sup>

En la exposición de motivos del proyecto de Código de Comercio del año 1882, se establece: “La necesidad de una nueva codificación de nuestra legislación mercantil se halla tan universalmente reconocida, que se impone con carácter de evidencia a los Poderes públicos encargados de satisfacerla. Aunque el Código de Comercio promulgado en 1829 fue quizá una de las más perfectas obras del arte jurídico de su época, adolecía, como era natural siendo el primer ensayo de codificación, de algunos lunares que la práctica puso desde luego la vista....”

Como consecuencia de esa imperante necesidad a la que se refería el proyecto de Código de Comercio del año 1882, ve la luz, tres años después el Código de Comercio de 1885. El libro tercero se ocupa de la regulación del comercio marítimo y así lo ha hecho durante el nada desdeñable período de 129 años. La derogación del Libro III del Ccom se produce con la entrada en vigor de la Ley de Navegación Marítima en el año 2014.

## II.2.- Del Código de Comercio de 1885 a la Ley de Navegación Marítima.

En la regulación de la materia marítima que efectúa el Código de Comercio de 1885 rige la idea del Código precedente, el de 1829, caracterizado por tratar

---

<sup>42</sup> A éste emérito jurista también se le deben el Reglamento del banco Español de San Fernando y la Ley de Bolsas

# Las Facultades del Capitán en la LNM

únicamente el comercio marítimo por lo demás desarrollado sobre una navegación a vela, en opinión del profesor Angel Rojo<sup>43</sup> coincidente con la de Joaquín Garrigues<sup>44</sup>.

Esta doble circunstancia presente a la hora de codificar la legislación marítima, explica que se dedique un libro al comercio marítimo y se estructure en cinco títulos (sobre los buques, las personas, los contratos, los accidentes y la liquidación de las averías). Por eso se ha dicho que el libro tercero sobre el comercio marítimo tiene al naviero como sujeto, al buque como objeto y al fletamento como acto jurídico central.<sup>45</sup> Pero hoy en día el ámbito de la navegación que interesa al Derecho Mercantil es más amplio, reflejo de los importantes cambios habidos en el sector. Bastará con señalar los más significativos:<sup>46</sup>

- a) En primer lugar el abandono de la navegación a vela sustituida por la navegación a vapor que permitió, entre otros adelantos, la regularidad del transporte y el aumento exponencial de la oferta de servicio. Esto sucede principalmente en las postrimerías del siglo XIX
- b) El siguiente hito de la revolución tecnológica es el contenedor, que modifica los tiempos de navegación, la propia estructura de los buques e introduce la noción de transporte combinado o multimodal. Esta etapa se consolida definitivamente en el último tercio del siglo XX.<sup>47</sup>
- c) Los convenios internacionales marítimos incorporados a nuestro ordenamiento son muy numerosos, pues España se encuentra a la cabeza de los Estado que han ratificado más convenios marítimos. Entre los más conocidos cabe citar: Abordajes (1910); Transporte en régimen de conocimiento de embarque (1924 protocolos de 1968 1979) las conocidas como Reglas de la Haya Visby; Embargo preventivo de buques (1952) sustituido por el convenio de 1999; Competencia civil y penal por abordajes

---

<sup>43</sup> ROJO DUQUE, L.A., 1986 *Renta, precios y balanza de pagos*. Madrid. Alianza Universal

<sup>44</sup> GARRIGUES-DÍAZ CAÑABETE, J., *Derecho Mercantil*. 1987. Bogotá. Temis

<sup>45</sup> ALBA FERNÁNDEZ, M. and PAÍS VASCO. SERVICIO CENTRAL DE PUBLICACIONES, 2001. *Poder de representación y responsabilidad civil del capitán del buque*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.

<sup>46</sup> CORRALES, A. *La evolución legislativa en materia de transporte marítimo: Presente y futuro*. 2014. (sitio web) <http://www.asesmar.org>

<sup>47</sup> SÁNCHEZ CALERO, F. and SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., 2012. *Principios de derecho mercantil*. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi-Thomson Reuters.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

(1952); Tráfico marítimo internacional (1965); Arqueo de buques (1969); Privilegios e hipoteca marítimas (1993); Reglamento para prevenir los abordajes (1972 y enmiendas de 2001); Transporte de pasajeros (1974 y protocolo de 2002); Responsabilidad civil por contaminación por hidrocarburos (1969/1992); Remoción de restos (2001). Además de las Convenciones sobre el Derecho del Mar de 1982, Seguridad de la vida humana en la mar (sevimar) y de la OIT sobre normas mínimas en la marina mercante<sup>48</sup>.

- d) Asimismo la Unión Europea viene dictando normas en la materia entre las que cabe destacar como botón de muestra el Reglamento (CE) 392/2009 de 13 de abril sobre la responsabilidad de los transportes de pasajeros por mar en caso *de accidente*.

Sobre las pautas a seguir ante estos importantes cambios, siguiendo a la mejor doctrina (*Menendez, Arroyo, Sanchez Calero, Soroa o Iglesias Prada*) vamos a citar las siguientes:<sup>49</sup>

- a) Necesidad de caracterizar al empresario marítimo como titular de una actividad de explotación de uno o varios buques, es decir, analizar la empresa de navegación como lo que es desde hace muchas décadas, olvidando la idea de un naviero persona física que parece latir en el Código de Comercio y de la titularidad sobre un solo buque, sin perjuicio de que es preciso proyectar sobre esta realidad los aspectos de limitación de responsabilidad.
- b) Asumir la necesidad de concordar el Código de Comercio y la normativa que sustituya las diversas partes de su Libro III con la Ley de Puertos y el Real Decreto sobre abanderamiento, que ya incorporan la distinción entre el propietario y en naviero con lo cual nos encontramos con un Código de Comercio que tiene una delimitación conceptual distinta del ordenamiento jurídico administrativo marítimo. En este orden, debe también acogerse la figura de las sociedades administradoras de buques, que hoy asumen gran

---

<sup>48</sup> ARROYO MARTÍNEZ, I., 1986. *Convenios internacionales marítimos*. Barcelona: Bosch.

<sup>49</sup> CORRALES, A. *La evolución legislativa en materia de transporte marítimo: Presente y futuro*. 2014.(sitio web) <http://www.asesmar.org>

## Las Facultades del Capitán en la LNM

parte de las funciones del naviero internacional y que son conocidas como sociedades de shipmanagement.

- c) Habrá de prestarse atención también a los denominados Consorcios Marítimos, que agrupan navieros para la explotación conjunta y racional de un servicio de transporte y a la figura de operador de transporte multimodal que opera como naviero con buques ajenos y que ya se encuentra atendida en la Shipping Act norteamericana de 1984.
- d) Conviene asimismo regular las empresas auxiliares de la navegación, como tales empresas y no con la caracterización individualizada con la que figuran en nuestra vieja regulación. Nos referimos a los corredores marítimos, transitarios, consignatarios, empresas de carga y descarga o de estiba y desestiba, etc., individualizando sus funciones, sin perjuicio de que en muchas ocasiones correspondan a una empresa única, pero con responsabilidades diversas en cada una de las fases de sus trabajos. En este orden suelo aludirse a que convendría tener presente el Convenio de las Naciones Unidas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte de comercio internacional.
- e) En esta misma línea, habrán de reflejarse las relaciones del naviero con sus colaboradores internos y hay que contemplar al Capitán hoy estrictamente desde el ámbito de sus funciones técnicas, al haber desaparecido en la práctica las comerciales.<sup>50</sup>
- f) En lo que se refiere al buque, es preciso cubrir el vacío legal que nuestro sistema jurídico tiene el contrato de construcción y valorar la conveniencia de ajustar la compraventa en el derecho interno a las pautas y reglas de la compraventa internacional de buques. Atención especial debe merecer la regulación de los créditos privilegiados. El Convenio de Ginebra de 1993 sobre privilegios marítimo e hipoteca naval debe incorporarse a nuestra legislación, mucho más partiendo de que en su artículo 4 permite la introducción de otros privilegios distintos a los que en él se reproducen, con el carácter de privilegio de segundo orden. De esta manera, podría conseguirse

---

<sup>50</sup> ALBA FERNÁNDEZ, M., 2006. *Régimen jurídico privado del capitán del buque*. Valencia: Tirant lo Blanch.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

un estímulo para el crédito hipotecario naval y para el crédito marítimo en general. También, en relación al buque, debe atenderse a la posibilidad de complementar y estructurar los aspectos registrales, acabando ya definitivamente con los problemas derivados del denominado registro marítimo en paralelo con el registro mercantil, hoy identificado dicho registro marítimo en el artículo 75 de la Ley de Puertos<sup>51</sup> como Registro de Buques y Empresas Navieras. Ello facilitaría que las reglas de limitación de responsabilidad extensibles a quienes no tienen títulos de propiedad con el buque pudieran ser acogidas por sus respectivos titulares, siempre inscritos como empresas navieras en este lugar.

En orden a proceder a esta modernización de la normativa marítima se va formando el embrión de la Ley de Navegación marítima que verá la luz en el año 2014. Podemos considerar como los precedentes que dan lugar a ese embrión, los anteproyectos de contrato de utilización del buque, de seguro marítimo y el de limitación de responsabilidad nacido de reclamaciones de Derecho marítimo. Los mencionados anteproyectos fueron publicados por el Ministerio de Justicia en el año 1996. El primero regula en un único texto y con carácter dispositivo, como han recordado nuestros mejores maritimistas, los contratos de arrendamiento y fletamento, constituyendo un único marco legal en el que encajarían los modelos y tipos de contratos y pólizas habituales en el mercado internacional, integrando asimismo los convenios internacionales sobre la materia ratificados por España. El contrato de seguro se enfoca también con ámbito dispositivo en su anteproyecto, siendo esta una de las peculiaridades que lo diferencian respecto del tratamiento de la Ley 8/80 de contratos de seguro en el ámbito terrestre. La tendencia es por tanto a que la autonomía de la voluntad quede más a resguardo en el ámbito marítimo, tal vez con el ánimo de proveer a un reconocimiento más evidente de la igualdad de las partes, intereses y empresas en el seno de las relaciones jurídico – económicas a la navegación vinculadas.

---

<sup>51</sup> Derogada por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

En la memoria del anteproyecto de 2004 de Ley general de Navegación Marítima, uno de los varios precedentes pre legislativos de la vigente LNM, se establece que la sola antigüedad del CCom no es la causa de la modificación o incluso de la derogación de los preceptos del Libro III del CCom o de una Ley especial marítima. Es la inadecuación de la norma a las condiciones modificadas del tráfico marítimo, con buques más veloces, dotados de medios más eficaces para evitar accidentes, con un sistema de comunicaciones que disminuye o elimina la distancia que aislaba al buque del poder y vigilancia del naviero, con sistemas de seguridad más eficientes y con medios de prevención de la polución de las aguas de los puertos y de las costas.

La memoria del anteproyecto continua afirmando que estas razones son las que justifican hoy, transcurridos más de 100 años desde la aparición del Código de Comercio, la promulgación de una Ley general de la navegación que supere las deficiencias originarias o las que el propio tiempo haya podido generar en las normas dedicadas a la navegación.

España no podía por más tiempo continuar ausente del movimiento de reforma de la legislación marítima. El corpus legislativo español no podía permanecer en la normativa del CCom de 1985. La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha realizado una constante y meritoria tarea interpretativa<sup>52</sup> de actualización y de adaptación a condiciones distintas a las previstas como base de las normas codificadas del siglo XIX y de las leyes que las han ido complementando (con algún que otro cambio de rumbo)<sup>53</sup>. Pero las normas codificadas seguían arrojando, a pesar de la interpretación jurisprudencial, una sombra de inseguridad.

La génesis de la Ley de Navegación Marítima es larga y compleja: nace en noviembre de 2004 como Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación marítima, en julio de 2006 se convierte en Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima y llega a las Cortes en diciembre de 2008 como Proyecto de Ley General de Navegación marítima, sin que se llegara a tramitar. En noviembre de

---

<sup>52</sup> CORRALES, A. *La evolución legislativa en materia de transporte marítimo: Presente y futuro*. 2014.(sitio web) <http://www.asesmar.org>.

<sup>53</sup> Opinión del autor.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

2012 el Consejo de Ministros lo retoma de nuevo como Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima. En noviembre de 2013 se presenta al Congreso de los Diputados como Proyecto de Ley y en mayo de 2014 es aprobado en la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados, remitiéndose al Senado para su tramitación. El 8 de julio el Pleno del Congreso de los Diputados aprueba la LNM. El texto no difiere sustancialmente del mencionado Proyecto de Ley.

La nueva regulación responde a tres principios fundamentales.

- a) Dotar a nuestro Ordenamiento Jurídico de la necesaria homogeneidad con el Derecho marítimo Internacional adoptado con generalidad por los países marítimos de la UE y OCDE, como exige un tráfico caracterizado por su transnacionalidad.
- b) Proporcionar seguridad jurídica al asegurar un perfecto engarce con las normas españolas, europeas y Convenios internacionales hoy vigentes, tanto de Derecho Público como Privado. Esto facilitará la interpretación unívoca de esas normas por los tribunales.
- c) Y una razón basada en el pragmatismo, que exige que nuestro Derecho, por una parte, refleje la realidad práctica actual del transporte marítimo y por otra tenga en cuenta las consecuencias económicas y de todo orden que puedan derivarse de las modificaciones introducidas.<sup>54</sup>

## II.3.- Las atribuciones del capitán en el CCom y en la LNM

Tras la introducción de los dos apartados precedentes para contextualizar la labor de análisis y comparación de normativa en torno a la cuestión de las facultades del capitán que sigue a partir de aquí, procedemos ya con ella.

Un buen concepto doctrinal de capitán es el que aporta Pulido Begines, “Es la persona que estando en posesión de la titulación exigida por las leyes, ejerce el mando del buque; el jefe superior del buque, que actúa con el triple carácter de

---

<sup>54</sup> Dictamen del Consejo de Estado al Anteproyecto de Ley de Navegación Marítima de fecha 24/07/2013.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

autoridad pública, director técnico de la navegación y representante legal del naviero”<sup>55</sup>.

El contenido jurídico del cargo de capitán se compone de un haz de facultades y sus correspondientes deberes que configura lo que se llama “poder de mando del capitán”. Este conglomerado jurídico de facultades tiene su fundamento tanto en las características técnicas del puesto como en el aislamiento de la comunidad navegante, razón por la cual algunos de sus elementos hoy en día, donde ese aislamiento e incomunicación en cierta medida han desaparecido por los avances tecnológicos, pueden entenderse improcedentes o al menos matizables.

Ante la falta de una normativa convencional internacional en torno a la figura del capitán de buque, para describir las facultades de que hablamos, habría que estar a las legislaciones nacionales donde cada una de ellas presentará sus particularidades sobre la materia. No obstante, pueden señalarse cuáles son, en términos generales, las funciones del capitán que, invariablemente encontraremos presentes en los distintos ordenamientos. Para ello resulta útil distinguir, como ya habíamos adelantado anteriormente, entre funciones técnicas, funciones administrativas, funciones públicas y funciones comerciales. Nosotros las veremos al amparo del Ordenamiento Jurídico español y con el propósito de detectar y valorar los cambios en las mismas, en su faceta activa de “poderes” o “facultades”, en el paso del CCom a la LNM.

## **II.3.1.- Facultades Técnico-Náuticas.**

En este epígrafe nos centraremos en el haz de las facultades que podemos denominar como “técnico-náuticas”. En cuanto a éstas, podemos empezar diciendo que el capitán es, por imperativo legal, el director técnico de la navegación, por lo que está obligado a velar por la seguridad del buque, su carga, de la seguridad operacional del mismo, así como a prevenir la contaminación del medio marino,

---

<sup>55</sup> PULIDO BEGINES, J.L., 2009. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

contando para ello, como el reverso de la misma moneda, con los poderes de decisión a bordo suficientes para verificar las obligaciones antedichas.

Algunas facultades como las contempladas en el artículo 610.2 CCom “mandar la tripulación y dirigir el buque al puerto de su destino, conforme a las instrucciones que hubiese recibido del naviero” tienen una traducción directa en la LNM, en este caso en su artículo 171 “desde que se ha designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación”.

Otros ejemplos de esta integración son:

- Artículo 612.7 CCom “hallarse sobre cubierta en las recaladas y tomar el mando en las entradas y salidas de puertos, canales, ensenadas y ríos, a menos de no tener a bordo práctico en el ejercicio de sus funciones. No deberá pernoctar fuera del buque sino por motivo grave o por razón de oficio”, con respecto al artículo 182.2 LNM “el capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y en general, en todas aquellas circunstancias en que resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas”. Diferenciándose esta última en que no obliga al capitán a efectuar esos descansos a bordo del buque como sucedía con la normativa anterior.
- Artículo 612.14 CCom “permanecer a bordo, en caso de peligro para el buque, hasta perder la última esperanza de salvarlo y antes de abandonarlo oír a los oficiales de la tripulación, estando a lo que decide la mayoría; y siuviere que refugiarse en el bote, procurará ante todo llevar consigo los libros y papeles...”. En relación con el artículo 183.2 LNM “el capitán no abandonará el buque en peligro sino después de haber perdido la esperanza de salvarlo y una vez adoptadas las medidas oportunas para salvar las personas, los bienes y los documentos oficiales que se encuentren a bordo”.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

- Artículo 612.13 CCom *“observar las reglas sobre luces de situación y maniobras para evitar abordajes”*. En relación con el artículo 27.1 LNM *“todos los buques sin excepción deberán ajustar su navegación al cumplimiento de las reglas de luces, señales, rumbo y gobierno contenidas en los reglamentos aplicables, en particular en el RIPA”*.
- Por último un caso de integración, que la LNM adapta a nuestros tiempos, se trata del artículo 633 CCom *“el contramaestre tomará el mando del buque en caso de imposibilidad ó inhabilitación del capitán y piloto, asumiendo entonces sus atribuciones y responsabilidad”*, en relación con el artículo 173.2 LNM *“en caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien a su vez será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquina, consecutivamente según su jerarquía”*.

En otros casos como los que dispone el artículo 612.5 CCom *“permanecer constantemente en su buque con la tripulación mientras se reciba a bordo la carga y vigilar cuidadosamente su estiba; no consentir que se embarque ninguna mercancía o materia de carácter peligroso, como las sustancias inflamables o explosivas, sin las precauciones que están recomendadas para sus envases, manejo y aislamiento; no permitir que se lleve sobre cubierta carga alguna que por su disposición, volumen o peso dificulte las maniobras marineras y pueda comprometer la seguridad de la nave; y en el caso de que la naturaleza de las mercancías, la índole especial de la expedición y principalmente la estación favorable en que aquella 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”*. La LNM no lo asume literalmente sino que lo engloba bajo el genérico 182.3 en el que se contempla *“en el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar con la diligencia exigible a un marino competente”*, sin especificarle si tiene o no tiene que permanecer a bordo.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

Con respecto a disposiciones como las que establece el artículo 612.4 del CCom de la obligación de hacer un reconocimiento del buque para comprobar su buen estado a petición de cargadores y pasajeros. De esta tarea de reconocimiento ha sido relevado el capitán, actualmente en la práctica la certificación e inspección del buque corre a cargo del estado de pabellón y las sociedades de clasificación.<sup>56</sup>

Por último mencionar la novedad que aporta el artículo 184 de la LNM en cuanto a que en el ejercicio de su función, el capitán habrá de seguir su criterio profesional en lo que concierna a la seguridad de la vida humana en la mar y a la protección del medio marino, y no estará sujeto al cumplimiento de las instrucciones dadas en este ámbito por personas distintas de la autoridad marítima. Con ello, ni armador ni fletador con interés en el buque o su carga pueden imponer restricciones o impedimentos a las decisiones profesionales del capitán en este ámbito, ni adoptar medidas sancionadoras, incluido el despido, por apartarse, en aras de la seguridad marítima, de las instrucciones de aquéllos. Constituye esta previsión una clara salvaguardia del capitán, introducida por el legislador de la LNM, a fin de que la presión de intereses sociales o empresariales no doblegue el criterio profesional en el ámbito de la seguridad. En este sentido, afirma el legislador en la Exposición de Motivos de la LNM: “*Queda garantizada la libertad profesional del capitán para tomar decisiones autónomas en materia de seguridad y protección del medio ambiente*”. Se trata con ello de hacer primar estos últimos intereses frente a los estrictamente comerciales cuando ambos entren en conflicto, poniendo al capitán al abrigo de posibles represalias, de acuerdo todo ello con la Resolución A 443 (XI) de la OMI y de lo dispuesto al respecto en el Capítulo V del Anexo del SOLAS.

## CONCLUSIONES PARCIALES

En relación con las facultades técnico-náuticas, el cambio legal del CCom a la LNM respecto a su contenido no ha sido en absoluto de concepto. Podemos

---

<sup>56</sup> ALBA FERNÁNDEZ, M., 2006. *Régimen jurídico privado del capitán del buque*. Valencia: Tirant lo Blanch.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

vislumbrar una identidad de contenido, incluso en cuestiones puntuales, aunque, eso sí, con una dicción actualizada.

Donde sí se puede apreciar un salto sustancial es en la protección que el legislador de la LNM procura al capitán para que éste pueda adoptar sus decisiones en este ámbito, que es un ámbito netamente de seguridad marítima, atendiendo a un criterio puramente profesional y sin intromisiones de índole comercial.

Un factor añadido de seguridad jurídica es, asimismo, la fijación por el legislador de un determinado criterio de diligencia exigible para la actuación técnico-náutica del capitán: el de una diligencia profesional.

## **II.3.2.- Facultades Administrativas**

La legislación le impone al capitán la llevanza de toda una serie de documentación a bordo. El deber de llevar adecuadamente el Diario de Navegación puede señalarse como de las obligaciones más importantes en este ámbito. En dicho libro deberá anotar diaria y detalladamente, cuantas circunstancias se refieran al buque (aparejos, pertrechos, averías en casco o máquina), a la carga (desperfectos y averías), a la navegación (meteorología, velocidad, rumbo, fuerza de las máquinas, etc.) y a los actos y hechos sucedidos a bordo von trascendencia jurídica (avería gruesa, arribadas, acuerdo con oficiales, tripulación y pasajeros, actos notariales, de estado civil o relativos al orden público, etc). En cuanto a los apartados 1, 2 y 3 del artículo 612 CCom, la LNM refleja sus contenidos en los artículos del 82 al 87 sin cambios notables en la legislación sobre libros y llevanza de los mismos.

En cuanto al artículo 612.8 CCom de formalidades cuando se lleva a cabo una arribada forzosa la LNM en su artículo 9 actualiza las mencionadas formalidades y prevee el desarrollo reglamentario de procedimientos.

Por su parte el artículo 624 CCom se refiere a la protesta de mar, regulando esta figura. La LNM se ocupa de ella en los artículos 504 y 505. La novedad más

# Las Facultades del Capitán en la LNM

significativa que introduce la nueva regulación son los expedientes notariales. No hace falta ya acudir a un juzgado y podremos resolver ante notario el conseguir la entrega de la mercancía en caso de pérdida o robo del conocimiento de embarque, incidencias estas dos que suelen ser de las más comunes en la práctica; realizar una protesta de mar; vender mercancía no recogida en destino o equipajes abandonados; y discutir liquidaciones de avería gruesa.

## CONCLUSIONES PARCIALES

En relación con las facultades que pueden calificarse como “administrativas” o “documentales” (y que a menudo, en obras doctrinales, las encontramos integradas bien dentro de las facultades públicas, bien dentro de más facultades técnico-náuticas, bien en ambas en función de la naturaleza de la materia documentada, aunque aquí hemos preferido darles lugar propio), podríamos decir que tampoco se han producido cambios “de fondo” en el salto del régimen del CCom al de la LNM. Las finalidades de la llevanza del Diario de Navegación y de la realización de Protestas de Mar, así como sus contenidos y del papel jugado por el capitán en todo ello, no conllevan variaciones “de concepto”. Los cambios que pueden observarse son de índole meramente procedimental, sobre todo en el caso de las Protestas, y enfocados a que la gestión documental cumpla mejor sus propósitos así como a que, al menos bajo el punto de vista del legislador, los procedimientos en los que se maneja dicha documentación sean más ágiles y accesibles.

### II.3.3.- Facultades Públicas

El alejamiento del buque exige confiar la representación de las autoridades del Estado de pabellón a alguna de las personas que van a bordo, y ésta es el capitán con el fin de que puedan ejecutarse las actividades de Derecho Público que son inexcusables para el buen régimen de la pequeña comunidad navegante. Las funciones públicas del capitán, por Delegación del Estado, pueden clasificarse en dos grupos: por un lado las relativas al orden público y la seguridad en la

# Las Facultades del Capitán en la LNM

navegación, y por otro lado las concernientes a la representación que el Estado delega en el capitán como registrador auxiliar del Registro Civil.

En cuanto a lo primero, el artículo 700 CCom somete a los pasajeros a las disposiciones del capitán en todo lo relativo a la **conservación del orden y policía a bordo**, sin distinción alguna, cosa de igual manera prevé el artículo 176.1 LNM. Para garantizar esta puesta de la tripulación y el pasaje a la autoridad del capitán, la LNM la contempla en el artículo 176.2 la obligación de los miembros de la dotación y demás personas embarcadas de acatar las órdenes del capitán.

Con respecto a ese aspecto, en el CCom destaca el artículo 610.3, el cual establece la facultad del capitán de imponer, con sujeción a los contratos y a las leyes y reglamentos de la Marina Mercante y estando a bordo, penas correccionales a los que dejen de cumplir sus órdenes ó falten a la disciplina. Este artículo encuentra fiel reflejo en el citado artículo 176 de la LNM donde se reitera la condición de autoridad pública del capitán, de la que hablaba el artículo 171 de la misma ley. El apartado 2 del artículo 176 autoriza al capitán cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo.

Respecto a labor del capitán como **registrador auxiliar**, a diferencia del resto de las facultades del capitán que aparecen contempladas en el CCom, y debido al contenido de esta faceta, las correspondientes facultades públicas se recogen no sólo en el texto normativo citado, sino también en el Código Civil. Vamos a ver cómo refleja la LNM estas disposiciones de uno y otro código.

La LNM establece en el artículo 178.1 LNM una habilitación general al capitán para ejercer a bordo, y respecto a las personas embarcadas, los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos inscribibles acontecidos durante el viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas. Tales hechos serán fundamentalmente **el nacimiento, la defunción, la desaparición, el matrimonio y el otorgamiento de testamento**.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

Entrando en algunos de esos supuestos inscribibles, en cuanto al Código Civil, el artículo 52.3 del mismo es el que se interesa por el clásico supuesto de los **matrimonios celebrados a bordo por el capitán**, del que se halle en peligro de muerte, y que encuentra su reflejo en el artículo 178.2 de la LNM que persiste en la obligación de su anotación en el diario de a bordo, ajustando, dice, su contenido a lo fijado por la legislación del Registro Civil.

El mismo artículo 178.2 LNM menciona expresamente también las **actas de nacimiento y defunción**, que igualmente se extenderán en el Diario de Navegación, y con las mismas prescripciones. Para el caso de defunción, el artículo 179.2 LNM regula lo relativo a la extensión del **certificado de defunción** por el capitán cuando no haya médico a bordo que pueda extenderlo, así como al resto de formalidades relativas al caso.

Siguiendo con el Código Civil, los artículos del 722 al 731 del mismo se ocupan de la regulación de los **testamentos marítimos** tanto en buques de guerra como mercantes. La LNM se ocupa únicamente de los buques mercantes en similares términos que para este tema lo hacía el Código Civil.

En general, la LNM en esta materia recoge, tal vez con mejor factura técnica, eso sí, las mismas prescripciones sobre facultades públicas del capitán que hasta ahora. No obstante, cabe destacar en la nueva normativa lo que sí resulta ser una auténtica novedad: la regulación exhaustiva que hace, en su artículo 180, del destino de los cadáveres en caso de **fallecimiento a bordo**: si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias, y una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las autoridades de sanidad exterior que, con la colaboración de la Administración Marítima, adoptarán las medidas pertinentes; en caso de atracar en puerto extranjero, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración Marítima correspondiente, dándose comunicación al cónsul español. Ahora bien, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver, del cual se dejará constancia en el Diario de Navegación, expresándose la

# Las Facultades del Capitán en la LNM

fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marino y la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario. Todo esto constituye un elemento de seguridad jurídica que facilita su labor al capitán, guía su conducta en tales situaciones extremas y, sobre todo, vincula a las Administraciones en adoptar un papel activo en resolverlas.

## **CONCLUSIONES PARCIALES**

Las facultades de esta naturaleza son probablemente las que menos cambios han experimentado de una legislación a otra. Los tratados internacionales apenas se han ocupado de estas, al contrario de lo sucedido, por ejemplo, con las facultades técnico-náuticas donde los conceptos de seguridad operacional del buque y contaminación del medio marino han supuesto una modernización de la normativa.

Para poder ejercer el mando del buque y la jefatura de su dotación, el capitán ha de estar investido de atribuciones de carácter público, puesto que de otra manera sería impensable llevar a feliz término tales obligaciones.

Las atribuciones públicas del capitán en relación con el Registro Civil poco o nada han variado dada la lejanía del estado de pabellón que supone la navegación hace indispensable la delegación en la figura del capitán de estos supuestos.

Resulta curioso la regulación que hace la nueva ley respecto al destino de los cadáveres, sus términos y detalladas descripciones recuerdan a las largas navegaciones que regulaba el extinto CCom (no parece muy acorde a los tiempos la regulación del lanzamiento del cadáver amordazado y lastrado al uso marino, sobre todo por las enojosas explicaciones que habría que darle después a sus familiares).

### **II.3.4.- Facultades Comerciales**

Como habíamos dicho en otros apartados de este trabajo, las facultades comerciales se resumen en la capacidad del capitán, legalmente refrendada, de realizar actos jurídicos en nombre del naviero, esto es, la capacidad representativa

## Las Facultades del Capitán en la LNM

que el capitán tiene de su naviero. Bajo el CCom podían dividirse estas facultades entre facultades comerciales inherentes (las que derivan directamente de la ley) y facultades comerciales conferidas (aquellas que el naviero puede conceder expresamente para ampliar, nunca restringir, las inherentes). El artículo 610 CCom enumera las siguientes facultades comerciales inherentes:

- nombrar o contratar la tripulación en ausencia del naviero.
- mandar la tripulación y dirigir el buque siguiendo las instrucciones del mismo.
- contratar el fletamento del buque en ausencia del naviero o su consignatario.
- tomar todas 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.
- disponer en iguales casos de urgencia, estando de viaje, las reparaciones en el casco y máquinas del buque su aparejo y pertrechos que sean absolutamente precisas para continuar su viaje.

El artículo 611 CCom, establece un orden sucesivo de acciones a ejercitar para atender a las obligaciones mencionadas en el artículo anterior, empezando porque el capitán pida esos fondos a los consignatarios del buque, a los consignatarios de la carga y terminando con la venta de la cantidad de cargamento que bastare para cubrir la reparación del buque y habilitarlo para seguir el viaje. A las citadas facultades inherentes habría que añadir la facultad extraordinaria de venta del buque que la ley confiere al capitán en circunstancias muy concretas (innavegabilidad sobrevinida durante el viaje y procedencia de disponer el buque como medio de limitación de quebranto económico del armador ante ese buque inservible) artículos 578.3 y 4 y 579 CCom, que hoy en día resultan realmente una reliquia histórica<sup>57</sup>.

El sistema legal español de facultades comerciales del capitán y de representación por este del armador, recogido en la actual LNM y más acorde con los tiempos actuales radica en el art 185 de la misma: *“1. El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones*

---

<sup>57</sup> ALBA FERNÁNDEZ, M., 2006. *Régimen jurídico privado del capitán del buque*. Valencia: Tirant lo Blanch.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

*se refieran a las necesidades ordinarias del buque. 2. El armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas. 3. Queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por éste. 4. El capitán estará activo y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando”.*

Las facultades inherentes que cita la LNM podrían resumirse en **contraer por cuenta del armador cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque** y en **comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales ó administrativos concernientes al buque de su mando**. Estas facultades relativas a necesidades ordinarias del buque, siguiendo a lo que comúnmente se entiende por tal y al acervo de muchos años de interpretación del viejo CCom, podría circunscribirse a facultades del capitán para pertrechar el buque, cuando no hay tiempo para solicitar instrucciones al armador, así como para abordar reparaciones urgentes indispensables al buque durante el viaje y por supuesto para contratar servicios como practicaje ó amarre, relativos a necesidades ordinarias del buque.

Respecto a la representación del armador por el capitán y por tanto a la obligación del armador de cumplir lo que el capitán ha acordado con terceros en representación suya habilitado por sus facultades comerciales en nuestro ordenamiento jurídico puede predicarse la siguiente regla general (derivada de art 185.1 y 2 LNM):

- En contratación del capitán con terceros en el uso correcto de su representación del naviero: sólo el armador resultará obligado, quedando el capitán al margen de tales obligaciones.
- En contratación del capitán con terceros excediéndose en su representación del armador ó con negligencia, tanto en facultades inherentes como conferidas: el armador también resulta obligado frente al tercero, y el capitán

## Las Facultades del Capitán en la LNM

no respondería ante el tercero, pero sí ante el armador por daños y perjuicios por su actuación.

Por último en cuanto a la actuación del capitán por cuenta de los titulares de la carga que transporta en lo que se refiere adoptar las medidas que sean necesarias para proteger los intereses de estos, pudiendo llegar el capitán a obligar a estos titulares frente a terceros. En tal sentido el capitán se concibe como una suerte de mandatario, gestor de negocios ajenos ó agente de los cargadores ó receptores de las mercancías conducidas a bordo del buque. En la LNM podrían entenderse del art 183.1 y 184.1 la misma regla para situaciones de mal tiempo o riesgo de naufragio que requieran tomar medidas para la seguridad de bienes y personas o, para aquellas que bajo juicio profesional son necesarias para la seguridad de la vida humana en la mar y la protección de medio marino. Y puntualmente existen normas como las del art 161.2 LNM que faculta al capitán para celebrar un contrato de salvamento en nombre del propietario de los bienes que se encuentran a bordo.

Las principales diferencias entre la regulación de las facultades comerciales entre el CCom y la LNM se producen fundamentalmente en tres aspectos que pasamos a ver en los siguientes párrafos.

En primer lugar, en el ámbito de materias para las que está facultado “comercialmente” el capitán para vincular a su principal. Mientras con la LNM el ámbito queda restringido al de las “necesidades ordinarias del buque”, bajo el CCom se ampliaba a aspectos que eran lógicos en la época en que nació esta norma, pero no en la actualidad, como la contratación de tripulación y, muy significadamente, el concertar fletamentos. En este sentido, la LNM ha efectuado una necesaria labor de actualización “histórica” de la institución de las facultades comerciales del capitán.

La segunda gran diferencia entre el CCom y la LNM radica en que con la LNM, a través de lo prescrito en el artículo 185.2, se deja bien claro que, respecto a terceros, el obligado es el armador, y no personalmente el capitán, y además con independencia de que el capitán se haya excedido en sus atribuciones, siempre y cuando, lógicamente, ello no deba ser conocido por el tercero. Con ello se supera la

## Las Facultades del Capitán en la LNM

concepción decimonónica de una responsabilidad personal del capitán frente a terceros por sus actos de gestión del buque, y queda claramente sustituida por la de que los compromisos adquiridos por el capitán con terceros lo son en nombre y por cuenta del armador, su principal y titular de la empresa marítima, del cual el capitán es dependiente y en calidad de tal actúa. Ello, sin perjuicio de que internamente el capitán haya de rendir cuentas a su principal por una gestión negligente en el ejercicio de sus facultades comerciales (185.3 LNM). Además, se evita la a veces en la práctica confusa distinción entre actos realizados bien "*dentro*" de la habilitación comercial del capitán bien "*en exceso*" de sus atribuciones, así como del también problemático criterio de la presencia o no del armador para considerar habilitado o no al capitán para comprometer o no al armador frente a terceros. Igualmente, deja de aparecer el mero propietario del buque como obligado, junto al armador, en algunos de los casos de actuación del capitán en ejercicio de facultades comerciales, como ocurría en el CCom en sus artículos 586 y 588.

Por último, la tercera diferencia radica en la ahora clara alusión a la condición del capitán de representante procesal del armador (185.4 LNM), y además con gran amplitud. Ello aporta seguridad jurídica, pues evita la interpretación, como ocurría bajo el CCom, acerca de en qué casos sí y en qué casos no estaría el capitán activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante de su armador en procesos judiciales y administrativos.

### **CONCLUSIONES PARCIALES**

Es en este capítulo donde se aprecian los cambios más significativos, las funciones de naturaleza comercial del capitán se refieren a los deberes que este pueda asumir en las relaciones con terceros relativas a la explotación del buque (contratación de suministros, servicios, personal, o incluso contratación con clientes (Alba Fernández). El aspecto probablemente más importante de este tipo de labores en la ley es la consideración del capitán como uno de los comúnmente denominados representantes notorios del armador empresario, consideración que lleva aparejada la tipificación de un poder de representación inderogable y vinculante para el armador frente a terceros de buena fé. En el difunto libro tercero del CCom el

# Las Facultades del Capitán en la LNM

catálogo de funciones contempladas resultaba mucho más amplio que el resultante de las normalmente asumidas en la práctica y el poder de representación consecuentemente tipificado incluyó varias facultades a tal fin. La LNM no especifica las labores en las que el capitán puede asumir obligaciones frente al armador en este terreno, bajo la lógica asunción de que este es un extremo que dependerá de la voluntad y poder de dirección del armador, aunque permitiendo a los terceros de buena fe presumir la habilitación del capitán para “*contraer por cuenta del armador cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque*”, y confiar en el poder vinculante para el armador de estas obligaciones incluso ante un uso excesivo o abusivo del capitán del poder que realmente tenga conferido en este ámbito en el caso concreto.

## II.4.- Derecho Comparado.

### II.4.1.- La LNM y el Codice della Navigazione.

Resulta imposible hablar del Derecho de la navegación italiana sin ponderar antes los logros de uno de sus grandes impulsores, Anttonio Scialoja, uno de los más grandes defensores de la autonomía y sistematización del Derecho de la navegación.

El artículo 186 del Codice della Navigazione (en adelante CdN) establece con claridad la autoridad del comandante sometiendo a todas las personas de a bordo a la autoridad del mismo. Si le añadimos lo dispuesto en el artículo 295 del mismo código, relativo a la dirección náutica, tenemos el artículo 171 de la LNM que dispone que el capitán ostenta el mando y la dirección del buque así como la jefatura de su dotación.

En caso de muerte o incapacidad del capitán durante la travesía, el CdN adopta la postura del extinto libro III del CCom, siendo sustituido por los oficiales de puente en orden de jerarquía y a continuación el contraamaestre. La LNM dispone en

## Las Facultades del Capitán en la LNM

éstas circunstancias que después de los oficiales de puente se empieza por los de máquinas.

La regulación de los supuestos en los que el capitán debe acudir al puente y asumir personalmente el gobierno de la embarcación son prácticamente idénticos (artículo 298 CdN y 182.2 LNM).

El capitán de buque italiano, al igual que el español, tiene conferidas atribuciones administrativas y públicas. Las primeras encuentran su carta de naturaleza en la llevanza de los libros (artículos 299, 304 y 305 CdN y artículos 82 a 87 LNM) y el cumplimiento de formalidades aduaneras, sanitarias etc... Las públicas tampoco son muy diferentes en uno y otro caso, regulando de una parte los poderes de policía del capitán y por otro los de registro tales como testamentos, matrimonios en peligro de muerte, nacimientos, etc... (artículos 203, 204, 206, 209 y 296 CdN y artículos 176 a 181 LNM)

En el Derecho Comparado, el esquema de facultades comerciales suele dividirse en dos grupos: unas facultades que le serán conferidas *ad hoc* por el naviero, y otras que están establecidas expresamente por la ley. Así ocurre en Italia Y Francia. Respecto a las facultades legalmente conferidas en Italia (306, 307 y 308 Cdn), se distingue a su vez entre facultades para contratar a fin de dotar al buque de suministros y pequeñas reparaciones, para las cuales se considera al capitán siempre facultado, quedando obligado el naviero por todos los contratos que el capitán concluya a estos fines, y facultades para actos relativos a atender las necesidades del buque y la expedición marítma, para los cuales el capitán solo estará facultado si en el lugar no hay representante del armador (o el armador mismo). Esta última limitación no la encontramos recogida explícitamente en la LNM. También, como ahora hace la LNM, el CdN recoge la representación procesal que el capitán ostenta de su armador (artículos 309 y 310 CdN).

En cuanto al poder de representación del capitán sobre la carga en Italia el capitán está expresamente facultado (e incluso obligado) a actuar por cuenta de los titulares de la carga que transporta en lo que se refiere las medidas que sean

# Las Facultades del Capitán en la LNM

necesarias para proteger los intereses de estos pudiendo llegar el capitán a obligar a estos titulares frente a terceros y en este sentido el capitán es concebido como una suerte de mandatario, gestor de negocios ajenos ó agente de los cargadores ó receptores de las mercancías.

La fecha de entrada en vigor del Codice (año 1942) hace que en algunas ocasiones al comparar su contenido con la moderna Ley de Navegación Marítima, nos recuerde más que a ésta a nuestro antiguo Código de Comercio de 1885. Otra particularidad que diferencia ambas normas es que, mientras la española se ocupa únicamente de la navegación marítima, la italiana regula también la aviación civil.

## **II.4.2.- La LNM y el Code des Transports**

El Code des Transports, en adelante CdT, es una norma casi tan moderna como nuestra LNM, pues su entrada en vigor data del año 2010 y ha sustituido a muchas de las disposiciones que se encontraban en los códigos y leyes existentes. Su ámbito de regulación es el del todo el transporte, el efectuado por carretera, ferrocarril, marítimo, fluvial y aéreo. Además de la tipificación de estas actividades, incluye las relaciones contractuales entre sus agentes (Derecho laboral o Derecho del trabajo) así como sanciones penales y administrativas (Derecho penal y Derecho administrativo). Tan ambicioso proyecto se ha desarrollado seis apartados y más de 2200 artículos, El apartado cinco se ocupa del transporte marítimo contemplando (al igual que la LNM) los principales Convenios Internacionales sobre la materia, como en el caso del libro II título IV en donde establece previsiones sobre seguridad marítima y contaminación y del título V del mismo libro acerca de la seguridad en los buques. Otro ejemplo es el del artículo L5421-5 que regula el supuesto de muerte o lesiones a los pasajeros.

En lo relativo a la comparación entre ambas normas jurídicas, la autoridad del capitán del artículo 171 de la LNM se contempla en el artículo L5531-1 de la CdT. El artículo L5521-19, sin réplica expresa en la LNM, recoge un supuesto específico del ejercicio de esta autoridad, muy procedente al afectar a derechos fundamentales de

## Las Facultades del Capitán en la LNM

las personas: en él se habilita al capitán para recluir a personas, especificando las condiciones para el ejercicio de tal facultad.

El nombramiento y cese de capitán mismo, que se tipifica en el artículo 172 LNM, encuentra su réplica en el L5412-2 de la CdT, siendo en ambas legislaciones el armador el responsable de tal nombramiento y cese, en las facultades administrativas la llevanza de los libros de los artículos 82 a 87 de la LNM los podemos encontrar en los artículos L5221-1 y L5412-7 en donde el CdT dicta normas sobre los sustitutos del diario de navegación, cuaderno de bitácora, etc...en versión francesa.

Ya en el capítulo de las facultades comerciales del artículo 185 LNM, el CdT se encarga de establecerlas en el art L5412-3, para las necesidades ordinarias del buque, al igual que la LNM, mientras que el artículo L 5412-4 otorga facultades comerciales para otros acuerdos, en este caso sólo con autorización expresa del armador, o sin ella pero con autorización expresa judicial o consular. En este sentido vemos que en Francia, como ocurre en Italia, las facultades comerciales se pueden dividir en dos grupos, unas que están establecidas expresamente por la ley y otras conferidas por el naviero. El artículo L5412-5 confiere en caso de urgencia, y siempre en lugares que no sean donde está el establecimiento principal o sucursales del armador, el poder al capitán de adoptar las medidas que sean necesarias para salvaguardar los derechos de armador, pasajeros y cargadores.

Para finalizar como en el caso de la comparación de nuestra normativa con la italiana realizada anteriormente, el capitán francés, como era el caso del italiano, está expresamente facultado por el CdT a actuar por cuenta de los titulares de la carga que transporta en orden a la adopción de medidas para la protección de sus intereses.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## III.- CONCLUSIONES

Por razón de las circunstancias en que se desarrolla el ejercicio de su cargo, el capitán ha sido durante toda la historia del derecho marítimo centro de atribución de múltiples funciones de naturaleza diversa.

Con los cambios experimentados por la industria en los últimos tiempos, a consecuencia sobre todo de la evolución de la tecnología al servicio de la navegación y la reducción del aislamiento de la comunidad confinada durante la navegación en el buque, **la LNM reforma varias de las facultades del capitán. En algunos casos los cambios son de sustancia, y en otros se trata de cambios más bien formales y sistemáticos**, pues la ley "codifica" normas en algunos casos vigentes pero dispersas, y en otros implícitas en el derecho preexistente. Una virtud que ha de reconocerse a la LNM es que cambia totalmente la fisonomía del catálogo de funciones del capitán para actualizarla y dotarla de una presentación mucho más clara.

En el marco de las **funciones técnico-naúicas** la ley formula en tono de principio general la obligación del capitán de **ajustar su conducta en todo momento al patrón propio del marino competente**, con tal principio abordará la gestión operacional del buque y la prevención de la contaminación y protección del medio marino.

Un segundo principio que la ley consagra es el de **independencia del capitán en el ejercicio de sus funciones técnicas**, en este sentido la LNM, siguiendo la normativa internacional ya vigente, establece expresamente que ninguna persona (a excepción de la autoridad marítima) puede interferir en la labor y las decisiones del capitán para preservar la seguridad de la navegación y proteger el medio marino, prohibiendo además cualesquiera represalias a la negativa del capitán a seguir las instrucciones que contravengan dicho criterio.

## Las Facultades del Capitán en la LNM

En cuanto a las **facultades administrativas** la LNM **regula con mayor detalle que el alcanzado por la normativa previa la llevanza del diario de navegación** que se constituye igualmente en una de las obligaciones administrativas principales de naturaleza documental del capitán. La nueva ley establece la obligación de conservación de los libros, mantiene la potestad de la autoridad marítima para requerir su presentación y **regula de manera expresa el derecho de cualquier persona que tenga un interés legítimo en obtener copia del contenido del diario certificada por el capitán.**

Otra de las **facultades** del capitán son las **públicas**, en primer lugar el capitán es el encargado de mantener el orden en el buque para lo cual se le reconocen las necesarias **facultades disciplinarias de policía**, a cuya sujeción estarán todas las personas que se encuentren a bordo. En segundo lugar, la ley regula las funciones que corresponden (como en la legislación preexistente) al **capitán como auxiliar o encargado del registro civil y fedatario público** en los casos de fallecimiento, nacimiento, matrimonio en peligro de muerte y testamento marítimo. Es de destacar la labor codificadora de la LNM en este campo aunando y coordinando las normas reguladoras de la materia diseminadas entre el Código de Comercio y el Código Civil,

Ya en el ámbito de la representación nos encontramos con las **facultades de naturaleza comercial**. La amplitud y perfiles de esta facultad era un asunto primordial en el derecho marítimo clásico debido al protagonismo del capitán en una situación de navegación en autarquía, donde había que tomar multitud de decisiones empresariales en ausencia del naviero, el auténtico titular de la empresa. Hoy en día sin embargo, **la realidad tecnológica de las comunicaciones hace que el acceso al contacto con el naviero y por tanto a facilitar la información y recibir sus órdenes sea mucho más factible. Esto explica que las facultades comerciales del capitán hayan disminuido notablemente** en esta adaptación a los tiempos y tecnologías, **estableciendo la nueva ley que el poder del capitán para contraer en nombre del armador se limita a cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.** Decir también que LNM incluye algunas

## Las Facultades del Capitán en la LNM

normas reconociendo el poder del capitán para concluir determinados contratos en nombre del armador ó incluso de los propietarios ó interesados en la carga, como sucede con el salvamento.

En cuanto a la **legitimación procesal del capitán** que el profesor Pulido Begines<sup>58</sup> decía que podía inducirse del ordenamiento jurídico español pero no porque exista una norma general que así lo establezca, sino porque lo que sí existe es una pluralidad de datos procesales en que la legislación habilita al capitán para actuar en representación del naviero. La entrada en vigor de la LNM supone un indudable aumento de la seguridad jurídica en este aspecto dado que el art 185.4 de la misma es inequívoco, aportando esa regulación expresa que Pulido Begines antes echaba en falta: “el capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales ó administrativos concernientes al buque que se encuentra bajo su mando”.

Terminamos las conclusiones relativas a la comparación directa CCom/LNM con una valoración mucho más autorizada, la del profesor Alba Fernández<sup>59</sup>, que estima que **el régimen que se dispensa al Capitán en la nueva LNM viene a enmendar de manera más que satisfactoria las anteriores deficiencias** de la normativa previa albergada en el CCom y las parciales (y mucho menos significativas) carencias de la todavía dispuesta en la legislación sobre marina mercante. El capitán siempre ha sido identificado como una de las figuras más peculiares del Derecho marítimo por la multiplicidad y diversidad de las funciones que se le atribuyen, pero quizá por ese motivo también ha sido un indicativo fiable de cuando ha llegado el momento de cambiar la ley en ese campo<sup>60</sup>. Si queremos ser normas de la ley naturalmente conservan el carácter peculiar y multifacético del cargo del capitán, pero a pesar de tardías, son completas, claras y se ajustan a la realidad actual de la navegación empresarial.

---

<sup>58</sup> PULIDO BEGINES, J.L., 2009. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.

<sup>59</sup> ALBA FERNÁNDEZ, M., 2006. *Régimen jurídico privado del capitán del buque*. Valencia: Tirant lo Blanch.

<sup>60</sup> ALBA FERNÁNDEZ, M., 2006. *Régimen jurídico privado del capitán del buque*. Valencia: Tirant lo Blanch.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

En relación con el Derecho comparado, **en cuanto a la legislación italiana**, verificamos que, dada la fecha de ésta, se encuentra a caballo entre nuestro extinto Libro III del CCom y nuestra moderna LNM. Otra diferencia entre ambas normativas es que la italiana regula también la navegación aérea, mientras que la nuestra se ocupa, como su propio nombre indica, únicamente de la marítima. En lo que a nosotros nos interesa aquí, **ambos cuerpos normativos encuentran soluciones muy parecidas a la hora de legislar la materia objeto de nuestro estudio.**

Respecto a la **normativa francesa**, a pesar de que a diferencia de nuestra LNM, regula todo tipo de transportes (carretera, ferrocarril, fluvial, marítimo, aéreo..) en todas sus facetas (normativa laboral, administrativa, penal, etc...), ha sido elaborada casi al mismo tiempo que la española, de manera que incorpora en su articulado los compromisos internacionales que ha ratificado el país vecino en la materia, de la misma manera que lo hace la LNM. Como sucede en el caso de la legislación italiana, **no difiere en lo básico** este Código, cuando se ocupa de navegación marítima, y en concreto de las facultades del capitán **de lo dispuesto en nuestra Ley.**

Lo que sí conviene señalar respecto a las dos normas de Derecho comparado seleccionadas es que se ve que, al igual que, como ya se señalado anteriormente, son un tanto más modernas que el CCom (lo que es lógico, por las fechas de creación) sobre todo en la faceta de las facultades comerciales (donde el CCom concibe muchos más tipos de facultades comerciales, e involucra además al propietario del buque y no sólo al armador; mientras que estas normas se fijan básicamente en facultades comerciales para la gestión ordinaria del buque, e involucran sólo al armador, al modo que ahora hace la LNM), al mismo tiempo, precisamente **en el plano de las facultades comerciales se nota que la LNM es un tanto más moderna y sencilla que estos derechos italiano y francés.** Efectivamente, la LNM evita las complicaciones de prueba y de aplicación concreta que pueden aparecer con previsiones como las que a veces encontramos en las normas italiana y francesa, que hacen depender la existencia de facultades comerciales del capitán en función de si se está o no en lugar donde esté el

## Las Facultades del Capitán en la LNM

armador, o de hacer valer o no facultades comerciales del capitán ante terceros dependiendo de lo anterior. La LNM establece un sistema más sencillo, con mayor grado de seguridad jurídica, sobre todo a favor de los terceros: el armador responde por lo hecho y acordado por el capitán en materia de gestión ordinaria del buque, se haya excedido o no, esté donde esté e incluso lo haya hecho contra instrucción expresa del armador), siempre que el tercero de buena fe pueda presumir que se está en el ámbito de la "gestión ordinaria" del buque -otra cosa es que el armador luego repita contra el capitán-).

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## Referencias citadas

---

- 1.- FONTESTAD, L. El transporte marítimo de mercancías y sus incidencias procesales. ROBLES GARZON. (tesis doctoral) Universidad de Málaga
- 2.- GABALDÓN GARCÍA, J.L. and RUIZ SOROA, J.M., 2006. *Manual de Derecho de la navegación marítima*. Madrid: Marcial Pons.
- 3.- GONZÁLEZ-LEBRERO, R.A., 1998. *Curso de derecho de la navegación*. Vitoria-Gasteiz: Departamento de Transportes y Obras Públicas, Gobierno Vasco.
- 4.- PULIDO BEGINES, J.L., 2009. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.
- 5.- SÁNCHEZ CALERO, F., 2000. *Instituciones de derecho mercantil*. Madrid [etc.]: McGraw-Hill.
- 6.- LÓPEZ AMO, J.J., 1991. *El capitán de buque*. Madrid: Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación. Secretaría General de Pesca Marítima.
- 7.- SÁNCHEZ CALERO, F. and SÁNCHEZ-CALERO GUILARTE, J., 2012. *Principios de derecho mercantil*. Cizur Menor (Navarra): Aranzadi-Thomson Reuters.
- 8.- ARROYO MARTÍNEZ, I., 1986. *Convenios internacionales marítimos*. Barcelona: Bosch.
- 9.- FREIRE, M.J., GONZÁLEZ LAXE, F. and PAIS MONTES, C., 2012. Análisis de los fletes en el transporte marítimo internacional. *Papeles de economía española*, (131), pp. 48-63

# Las Facultades del Capitán en la LNM

10.- URÍA, R., 1998. *Derecho mercantil*.

11.-SÁNCHEZ CALERO, F., 2000. *Instituciones de derecho mercantil*. Madrid [etc.]: McGraw-Hill.

12.- ALBA FERNÁNDEZ, M. and PAÍS VASCO. SERVICIO CENTRAL DE PUBLICACIONES, 2001. *Poder de representación y responsabilidad civil del capitán del buque*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.

13.- PULIDO BEGINES, J.L., 2009. *Instituciones de derecho de la navegación marítima*. Madrid: Tecnos.

14.- CORRALES, A. *La evolución legislativa en materia de transporte marítimo: Presente y futuro*. 2014.(sitio web) <http://www.asesmar.org>.

15.- ALBA FERNÁNDEZ, M., 2006. *Régimen jurídico privado del capitán del buque*. Valencia: Tirant lo Blanch.

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## Anexos

---

# Las Facultades del Capitán en la LNM

## Aviso

---

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado así como el profesor tutor/director no son responsables del contenido último de este Trabajo.