

¿Quién manda

Patronear una embarcación de recreo supone, además de la dirección técnica de la navegación, un variado número de funciones que se atribuyen al Patrón como autoridad y responsable a bordo.

por Yamandú R. Caorsi

La figura del Capitán o Patrón es de una importancia relevante dentro de la navegación, ya que recaen sobre él una serie de obligaciones de diversa índole por ser su actuación un punto clave para el éxito de la aventura marítima. Estas funciones sobrepasan las meramente técnicas, es decir el gobierno de la embarcación, englobando otras de carácter civil, policial y representación. El cargo de Capitán se adjudicaba, tradicionalmente, a los que demostraban una nutrida experiencia en las lides marítimas. En los últimos siglos, con el afán de la reglamentación y codificación, se empezaron a establecer requisitos académicos y prácticos para poder acceder al cargo y así aparece formalmente el título de Capitán, Piloto o Patrón. Cabe recordar aquí que la institución del Capitán regulada legalmente nace estrechamente ligada a la navegación mercantil o de guerra, es decir, navegación profesional, ignorando en un principio a la náutica deportiva o de recreo, cuya aparición como tal sucedió a finales del siglo XIX.

El patrón y la náutica de recreo

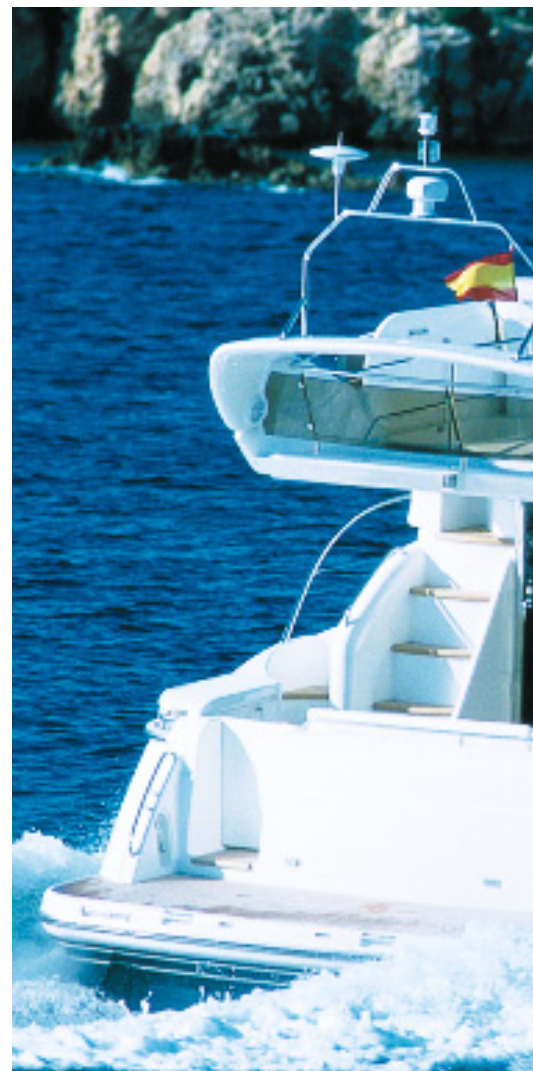
Con el advenimiento de la náutica de recreo muchos países han desarrollado una amplia diversidad de titulaciones mientras que otros han optado por no exigir una formación reglada para ejercer como tal. España se encuentra entre los primeros, se requiere una autorización administrativa, licencia o título para patronear una embarcación deportiva. En primer lugar hay que indicar que el diferente régimen de las titulaciones profesionales y deportivas encuentra su justificación en la propia causa de la navegación. Mientras en la primera tiene como objeto el transporte de mercaderías, pasaje, pesca, etc, interviniendo diferentes partes sujetas a una relación contractual de carácter mercantil y laboral; en la segunda, el objeto es el esparcimiento o diversión realizado por una o varias personas,

sin que exista algún tipo de relación obligacional con terceros ni ánimo de lucro. Por esto se debe entender que la navegación de recreo es un acto personal y voluntario que se realiza bajo la absoluta responsabilidad del ejecutante. En todo caso algunos países han optado por exigir a los usuarios unos mínimos conocimientos de navegación, acreditados por medio de un examen teórico o práctico. No está de más decir que, si bien el riesgo de provocar contaminación, daños personales o patrimoniales, es evidentemente mayor cuando hablamos de grandes buques, no es exclusivo de ellos. La navegación deportiva con su pujante desarrollo también genera un riesgo. Si bien en los casos de accidente tiene menores repercusiones, dada la numerosa flota, éstos se producen con frecuencia, con consecuencias importantes para los propios usuarios o terceros, además del gasto que genera al Estado velar por la seguridad y asistencia de este sector en alza de la navegación.

En el caso concreto de España, la actual regulación de títulos deportivos se encuentra en la Orden del Ministerio de Fomento del 17/6 /1997, que, desde mi punto de vista, supone al menos un paso adelante respecto a la anterior reglamentación. Ahora se exige la realización de prácticas que, aunque insuficientes, mejoran sustancialmente las posibilidades del recién titulado de pasar con éxito su primera experiencia como patrón. Estas titulaciones habilitan para ser patrón de embarcaciones de recreo, es decir, aquellas que estén matriculadas en Lista 6º ó 7º, y veta expresamente la posibilidad de que puedan ser contratados o remunerados por el ejercicio de esas funciones.

Funciones del capitán: Técnica

Al Capitán o Patrón que dirige la navegación de un barco se le exigen los deberes de un buen marino o marino medio, lo que supone su capacitación técnica



ca adecuada para el tipo de navegación que se realice. Asimismo demostrará la necesaria idoneidad y madurez emocionales que le permitan, en conjunto, llevar a buen término la expedición, y afrontar con acierto toda situación ordinaria o extraordinaria que pueda presentársele. Hay también que señalar que el Patrón es directamente responsable de la seguridad y estado de navegabilidad del buque. Debe controlar, antes de hacerse a la mar, que el buque se encuentra en buen estado estructural, funcionamiento adecuado de la maquina y velamen, aptitud del equipamiento y tripulación, es decir todo aquello que un marino debe tener en cuenta antes de soltar amarras. También está obligado a controlar que la

Funciones y deberes del patrón a bordo?



Actualmente son precisas las prácticas de navegación que acrediten que el recién titulado posee los conocimientos necesarios para afrontar su primera experiencia como patrón

GLOSARIO

► DIARIO DE NAVEGACIÓN

Es el documento más importante del a bordo donde se reproducen los hechos vinculados a la navegación ocurridos a bordo respecto del buque, pasaje y tripulación. Se trata de una prueba preconstituida de los acontecimientos de abordó.

► TESTAMENTO MARÍTIMO

Acto de última voluntad otorgado a bordo. El Capitán ejerce de notario y se requiere la presencia de dos testigos. Este será custodiado por el capitán y se realizará el correspondiente asiento en el diario de navegación. Cuando el buque llegue a tierra el Capitán entregará a la autoridad marítima el documento original, cerrado y sellado. En caso de fallecimiento del testador deberá adjuntar el certificado de defunción que lo acredite.

► BUEN HACER MARINERO

Concepto jurídico que trata de establecer la conducta que debe haber seguido un marino, dada una circunstancia particular, para no resultar imputado por impericia o negligencia.

► DECOMISO

En algunos casos la realización de un delito trae como consecuencia el decomiso de los instrumentos que se utilizaron para ello, lo que bien puede ser una embarcación en caso de contrabando, tráfico de sustancias prohibidas o transporte de polizontes. No cabe el decomiso cuando no existe culpa del tercero propietario.

El patrón puede llegar a ser responsable al tener atribuidas funciones de policía de aduanas.

► DERECHO MARÍTIMO

Se entiende como derecho marítimo a aquel conjunto de normas positivas, jurisprudencia, costumbre y principios que son de aplicación a la actividad marítima en todos sus campos. El buque como elemento central de la navegación, como sistema complejo y complejo de relaciones entre partes genera un orden peculiar que la doctrina suele definir como rama específica del derecho. Tiene su origen en el derecho mercantil y es aplicable, con matices a la náutica deportiva ante la falta de normas específicas que la regulen.



embarcación cuente con los certificados y permisos pertinentes para el tipo de navegación que haya de realizar, así como que esté debidamente despachada, pudiendo ser sancionado administrativamente por no cumplir esta prescripción .

Funciones policiales

Al encontrarse el buque navegando en alta mar, fuera del alcance de la autoridad pública, el Capitán queda investido de esa autoridad que le permite mantener la disciplina a bordo. Es decir, puede dar ordenes y disponer sanciones. No se nos puede escapar que estas atribuciones se refieren concretamente a la navegación profesional, en la cual la tripulación se relaciona a través de un vínculo contractual. Sin embargo, el Código de Comercio no deja al margen a los pasajeros sobre los que el Patrón tiene la potestad de obligarlos a mantener el orden y, en su caso, requerir su colaboración en las labores conducentes a salvar la expedición marítima o restablecimiento de la disciplina.

Concretamente, en navegación de recreo, se debe entender que existe por parte de los tripulantes o invitados una cierta obligación de colaboración en los trabajos de la navegación, aunque se debe tratar de funciones que no supongan un riesgo personal y que no requieran una cierto grado de conocimiento especial, en cuyo caso entiendo que el tripulante puede negarse. En caso de situaciones extremas, más que la atribución legal de que está investido el capitán, considero que entra en juego su capacidad de liderazgo, sentido común y criterio a la hora ordenar acciones que puedan



El patrón es directamente responsable de la seguridad y estado de navegabilidad del buque y, una vez a bordo, puede requerir la colaboración de los invitados en los trabajos de navegación que no suponen un riesgo.

suponer riesgos corporales a sus invitados. Su responsabilidad, por los daños corporales que les pueda causar, disminuye en la medida que la situación sea mas extremada, de igual modo, la obligación de colaborar del tripulante-invitado en las tareas de navegación, aumenta a pesar de que se esté corriendo riesgo.

Dentro de este apartado se catalogan las funciones de **policía judicial**, instruyendo el sumario y conservando las pruebas del delito, en caso de que exista algún indicio de su comisión a bordo, circunstancia poco probable en una embarcación de recreo, y también las de **policía sanitaria**, manteniendo a bordo la condiciones de higiene y salud.

Importante es destacar la función de **policía aduanera** por la cual debe controlar el cumplimiento de la legislación fiscal aplicable a la importación en el caso de desembarco de productos, y desde luego evitar el tráfico de sustancias prohibidas o polizontes. Estos hechos pueden ser constitutivos de delito y, aunque pueda no derivar en responsabilidad penal del

Obligaciones y responsabilidades

Debemos preguntarnos si, con o sin titulación, el responsable de una embarcación está sujeto a las mismas obligaciones que el capitán de un buque petrolero. En un principio debemos sostener que si, pues, independientemente de la complejidad de su labor, al patrón le corresponde ejercer su función de acuerdo a la prerrogativas que el Código de Comercio y demás legislación establece, un amplio abanico de funciones, derechos y obligaciones.

Evidentemente, el patrón de una embarcación de recreo no está sujeto a las obligaciones de carácter laboral que regulan la relación del capitán profesional con el Armador, pero sí a la responsabilidad extracontractual en los casos de naufragio, contaminación, abordaje, salvamento, remolque, daños a terceros, etc., de la misma manera que lo está un profesional. Cabe también preguntarse si se le han de exigir las mismas competencias en su función a uno u otro. En este caso, aunque exista una clara diferencia en las exigencias tanto académicas como prácticas para obtener una u otra titulación, se debe justificar la exigencia de un mismo grado de responsabilidad por el menor riesgo y dificultad que existe en el mando y gobierno de una embarcación de recreo. Otra cosa es cuándo debemos imputar culpa al patrón. Supongamos el caso de un accidente marítimo en una embarcación deportiva que se produce en unas determinadas circunstancias. ¿Se debe evaluar la actuación del patrón con independencia de la titulación que ostenta? Desde mi punto de vista no. Si bien el derecho marítimo habla de actuar de acuerdo al criterio de cómo actuaría un marino medio, debemos matizar este principio con el criterio jurisprudencial que a la hora de determinar la culpa de un accidente se deben tener en cuenta las peculiaridades subjetivas del responsable. Así, a un marino profesional se le requerirá que actúe de acuerdo a cómo actuaría una persona media con sus conocimientos; y a un "marino de recreo" lo mismo, es decir, teniendo en cuenta los conocimientos que le permitieron acceder a su titulación deportiva. Sostengo entonces que no debe de ser comparable su actuación con la de un profesional y tiene mayores posibilidades de resultar irresponsable de un daño producido por un mismo evento.

Asistencia a personas en peligro

En el mar se da muchas veces la circunstancia de que como consecuencia de un accidente la vida de las personas corra peligro. La legislación internacional exige a los países que, mediante sus leyes estatales, trasladen a los patrones que naveguen en buques de su bandera, la obligación de asistir a las personas que se encuentren en situación de riesgo inminente o soliciten ser evacuados de una embarcación en peligro. En España el Código Penal prevé penas de multa para el que, pudiendo hacerlo sin riesgo, no auxilie a las personas desamparadas y en peligro manifiesto y grave, o, en caso de estar impedido de auxiliar, no avise a quien pueda acudir en auxilio. Este precepto es entonces el de aplicación al auxilio en el mar, recayendo en la persona del capitán la decisión de acudir en auxilio legalmente obligatorio y resultando imputable del delito de omisión del deber de socorro en caso de no acudir sin que exista un hecho excluyente.

En el ámbito marítimo, aun sin mediar la obligación legal, tradicionalmente se da el principio de solidaridad entre marineros de auxiliarse. Hay que dejar claro que la obligación de auxilio y salvamento es respecto a las personas, no existiendo ningún tipo de obligación respecto a los bienes materiales, más en concreto, la embarcación siniestrada. En el caso de salvamento corresponderá al auxiliador el cobro de una indemnización en función del valor de los salvados y esfuerzo realizado.



Patrón, cabe la posibilidad de que se produzca el decomiso de la embarcación por ser instrumento necesario para realizar el contrabando o delito, lo que tendrá una grave repercusión económica para el propietario de la embarcación.

Funciones notariales y de registro civil

Como indicábamos antes, estando la embarcación fuera del ámbito de actuación geográfica de las autoridades públicas, corresponde también al Patrón mantener la continuidad en las relaciones que se puedan producir a bordo trascendentes en el ámbito civil.

La función notarial se produce cuando un tripulante desea testar, lo que se realizará en presencia del Patrón, como notario, y dos testigos. Hay que hacer notar que este testamento, denominado testamento marítimo, puede realizarse sólo cuando el buque esté navegando, y conservará su validez si el disponente hubiera fallecido en el mar o por un plazo de cuatro meses desde que se produjo la arribada de la embarcación a un lugar en el cual se pueda realizar un testamento de la forma ordinaria.

El Capitán realizará funciones de oficial del registro civil en los casos de nacimientos, defunciones y matrimonios ocurridos a bordo. Desde luego un nacimiento a bordo de una embarcación de recreo es poco probable que se dé, aunque no tanto un fallecimiento accidental. Corresponde entonces al Patrón levantar el correspondiente acta y realizar el respectivo asiento en el Diario de Navegación. Supuesto que se debe considerar aparte es el de la celebración de un matrimonio a



El patrón es responsable en casos de naufragio, contaminación, abordaje, salvamento, remolque, daños a terceros, etc., y la seguridad de todos los tripulantes a bordo será su máxima prioridad

bordo. Desgraciadamente para los que estén pensando en la romántica escena de unir formalmente sus vidas en una ceremonia a bordo de nuestro barquito, y auspiciado por un amigo, he de decirles que tal cosa no es así de fácil. Puede celebrarse el matrimonio a bordo solamente en caso de que exista peligro de muerte de alguno o los dos novios, o sea, que la escena romántica y apacible difícil se podrá dar dadas las exigencias.

Para los católicos hay que indicar que el derecho canónico permite la realización de matrimonio religioso aun sin la presencia de sacerdote alguno también en caso de que corra peligro la vida de uno de los cónyuges. ■