

TÍTULO II

De las personas que intervienen en el comercio marítimo.

SECCIÓN PRIMERA

DE LOS PROPIETARIOS DEL BUQUE, Y DE LOS NAVIEROS

Art. 586. 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. (*Art. 621, Cód. 1829; 450 y 451, alemán; párr. 1º, art. 7º, ley belga.*)

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle. (*Art. 10, ley belga.*)

Por naviero se entendía antes de la publicación de este Código, «al dueño de navío ó de otra embarcación, capaz de navegar en alta mar». (*Diccionario enciclopédico.*)

El Sr. Escriche, en su *Diccionario de Legislación y Jurisprudencia*, entiende por naviero «el dueño de navío ó de otra embarcación capaz de navegar en alta mar, y particularmente el que corre con su expedición».

El Código de 1829 no detalla de un modo expreso y terminante qué se entiende por naviero; pero del conjunto de artículos que empieza en el 646 y termina en el 633, dedúcese que se entiende por naviero «aquella persona bajo cuyo nombre y responsabilidad gira la expedición de una nave con sus aparejos, equipo y armamento.»

Algún comentarista del mismo, anónimo por cierto, se aventura á creer que «si el propietario de un buque, en vez de despacharle, tripularle y armarle por su cuenta, lo alquilase á otra persona, ésta sería el naviero y no el propietario.»

La acepción común de la palabra naviero era, y ha sido hasta el presente, la de «propietario de nave», así en el concepto vulgar, como en el jurídico mercantil marítimo.

El art. 586 de este Novísimo Código, segundo párrafo, define exactamente lo que se debe entender por naviero, y es:

La persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle.

No hay duda alguna ya: el naviero no es el propietario del buque, aunque puede serlo y no le está prohibido.

Distinguese en este Código, con mayor exactitud y precisión, la naturaleza jurídica de los propietarios del buque de la de los navieros.

El propietario ó propietarios del buque, son el dueño ó los dueños de la cosa.

El naviero es la persona encargada de avituallar ó representar al buque en el puerto en que se halle, y como su representante, puede, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto se refiera á todas las necesidades de la navegación y del comercio.

Es de su cargo el armamento provisional de víveres, combustibles y fletes del buque, como iremos haciendo observar en los artículos sucesivos.

El naviero debe tener la aptitud necesaria para ejercer la profesión del comercio, y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

*
**

El propietario del buque puede no ser capaz para el ejercicio del comercio, y no precisa que esté inscrito como comerciante.

El dominio de la nave puede recaer en cualquiera persona que tenga capacidad para adquirir, y puede ser también de varios, aun sin determinada participación en el buque, y si, en la Sociedad anónima que expresamente se hubiere constituido para la explotación, ya del comercio marítimo de altura, ya del cabotaje, con uno ó varios buques, que entre otros tuviere por uno de sus fines sociales el comercio marítimo.

El propietario del buque y el naviero son civilmente responsables:

1º De los actos del capitán.

2º 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 trata de las obligaciones contraídas por el capitán para reparar, habilitar y avituallar el buque, y es natural que el dueño de la cosa que

se mejora, deba responder, ó en su defecto, el naviero en su legítima representación.

Art. 587. El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero, á 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. (*Art. 622, Cód. 1829; párr. 2º y 3º, art. 7º, ley belga; 216, Cód. francés; párr. 1º y 2º, art. 491, italiano.*)

Este artículo concuerda con el 590.

El capitán, en la custodia de los efectos cargados en el buque, puede hacerse responsable de la indemnización consiguiente en favor de tercero por actos que revelan su negligencia, imprudencia ó inexperiencia, y el responsable debe serlo para con el tercero, el que le nombró, que regularmente lo verifica el naviero.

Pero la responsabilidad del naviero no transcende en ningún caso á su persona ni á la del propietario, y puede eximirse de aquélla haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias y del flete que hubiere en el viaje.

El buque y las utilidades de aquel viaje son las únicas responsabilidades afectas á las indemnizaciones á favor de un tercero, y haciendo abandono de uno y otras, el propietario y el naviero quedan exentos de responsabilidad civil.

Conviene tener muy presente este precepto del Código, que se desenvuelve en los artículos sucesivos.

Art. 588. 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 ó le fueron conferidas por aquéllos.

No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario ó naviero. (*Art. 623, Cód. 1829; 221, francés.*)

La responsabilidad del propietario y del naviero tienen un límite natural y justo; cuando el capitán se excediere en el uso de las atribuciones

y facultades por razón de su cargo, según las prescripciones de este Código, y cuando se excediere, además, de aquellas otras que especialmente le hubieren conferido el propietario ó el naviero.

Cuando éstos no designaren facultad alguna extraordinaria al capitán, sólo tiene la que taxativamente señala este Código; pero cuando las designaren, lo verificarán por escrito, y se entenderán ampliadas las legales con las convencionales ó extraordinarias, pero ni unas ni otras se interpretarán ni ampliarán por ningún concepto, salvo convención escrita y expresa en caso contrario.

Sólo hay dos excepciones que pueden considerarse como de fuerza mayor; «cuando las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque», en cuyo caso la responsabilidad será de su propietario ó naviero, ó cuando el Capitán celebrare contratos de fletamento en desacuerdo con las órdenes é instrucciones del naviero, á pesar de lo que son válidos y eficaces. (*Véase el art. 665 y su comentario.*)

Este artículo concuerda con el 586 que determina y aclara sin género de duda.

El capitán puede excederse de las atribuciones legales que le concede el Código y aun de las extraordinarias ó convencionales que por escrito le otorguen el propietario ó el naviero. Puede tomar cantidades que no invierta ni aplique en beneficio del buque, la responsabilidad civil ó criminal que de esta obligación resulte, es toda del capitán.

Los prestatarios deben averiguar previamente cuál es la capacidad legal necesaria que al efecto tiene el capitán, y los Notarios, á la vez que han de dar fe de ésta, deben, por su buen nombre primero y por su responsabilidad después, hacer constar en el contrato para qué objeto adquiere el préstamo el capitán, por los medios que su conocimiento del derecho y su natural perspicacia les sugiera, haciendo constar que si para otro objeto que los facultados en la ley ó en la autorización emplease los fondos adquiridos, suya, exclusivamente suya, será la responsabilidad civil ó criminal que pudiera resultarle.

De este modo se acreditarán de hábiles, inteligentes y celosos de su honra profesional y del bien particular de las partes que á él acudieren en solicitud de su ministerio legal. No teman ser calificados de nimios y escrupulosos, su proceder salvará respetables intereses y evitará acaso costosos pleitos; y esa es su más principal y nobilísima misión.

Art. 589. Si dos ó más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una Compañía por los copropietarios.

Esta Compañía se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios.

Constituirá mayoría la relativa de los socios votantes.

Si los partícipes no fueren más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte.

La representación de la parte menor que haya en la propiedad, tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente los demás copropietarios tantos votos como partes iguales á la menor.

Por las deudas particulares de un partícipe en el buque, no podrá ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en el buque tuviere el deudor, sin poner obstáculo á la navegación. (*Artículos 457 y 458, Cód. alemán; 11, ley belga; 495, italiano.*)

Supone el Código que cuando fueren dos ó más los partícipes de un buque mercante, existe constituida una Compañía, y contra esta presunción legal no hay recurso alguno.

Por el mero hecho de ser varios los partícipes en la propiedad de la nave y considerar la ley constituida una Compañía, quiere el legislador que sus bases constitutivas sean:

1º Que la Compañía se rija por los acuerdos de la mayoría de la misma.

2º Que se considere como tal la relativa de los socios votantes.

3º Que cuando sólo fueren dos los partícipes, decida la mayoría el voto del mayor partícipe, y si son iguales las participaciones, decida la suerte.

4º En todo caso, la parte menor que pueda tener un partícipe, siempre tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente los demás copropietarios, tantos votos como partes iguales á la menor.

Esta prescripción del Código, que consideramos sumamente previsorra y justa, debe ser cumplida estrictamente por todos y á ella deben ajustar los señores Notarios las bases de Sociedades ó Compañías mercantes marítimas cuando las partes no hicieren mención especial de otras y no se tratase de Sociedades anónimas; también los albaceas y testamentarios deben tener muy presente este precepto, cuando se tratase de la participación y adjudicación de buques, en cuanto fuere pertinente y útil.

*
* *

Además de la importancia excepcional de este artículo por los cinco párrafos primeros, por el 6º y último, que quedan comentados, tiene la suma, por cuanto se detalla con prolijidad, que por las deudas particulares de un partícipe, no pueda ser detenido un buque ni embargado en su totalidad, sino que el procedimiento no se contraerá á mayor cantidad que á la porción que en el buque tuviere el deudor sin poner obstáculo á la navegación.

Este párrafo 6º del art. 589 resuelve de plano la parte de buque que está afecto á las deudas particulares del partícipe en el mismo; y cuál es la extensión de la acción ejecutiva que en virtud de aquéllas cabe entablar.

Pero esta responsabilidad es posterior á la preferente que sobre el buque tienen aquellos que *repararen, habilitaren y avituallaren* el buque según los artículos 586 y 588 y á las otras prelación establecidas en el art. 580.

No entendemos sumamente preciso esforzarnos en demostrar esta preferencia, desde el momento que consideremos que el buque puede deber su existencia y por consiguiente la *cosa* afecta al pago de las obligaciones, por la oportunidad con que fué *reparado*; y las ganancias del flete por haber sido *habilitado y avituallado* en el preciso momento en que lo necesitó para verificar el viaje.

Art. 590. Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables, en la proporción de su haber social, á las resultas de los actos del capitán, de que habla el art. 587.

Cada copropietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante Notario de la parte de propiedad del buque, que le corresponda. (*Arts. 467 y 468, Cód. alemán; 492, italiano.*)

La forma de eludir la responsabilidad determinada en el art. 587 y éste, 590, por los actos del capitán es la misma en uno y otro caso; y proviene del 622 del Código de 1829 cuyo texto es casi idéntico, sólo que en este novísimo Código se previene que el acto del abandono se haga ante Notario, lo cual nos satisface en gran manera porque entendemos que toda transmisión de dominio de la nave debe hacerse por escritura pública, como dejamos expuesto en otro lugar.

Art. 591. Todos los copropietarios quedarán obligados, en la proporción de su respectiva propiedad, á los gastos de reparación

del buque y á los demás que se lleven á cabo en virtud de acuerdo de la mayoría.

Asimismo responderán en igual proporción á los gastos de mantenimiento, equipo y pertrechamiento del buque, necesarios para la navegación. (*Art. 467, Cód. alemán.*)

La obligación de los copropietarios es recíproca en la proporción de su respectiva propiedad, así en lo que se refiere á la reparación del buque, cuanto á los gastos de su mantenimiento, equipo y pertrechamiento del mismo.

Art. 592. Los acuerdos de la mayoría respecto á la reparación, equipo y avituallamiento del buque en el puerto de salida, obligarán á la minoría, á no ser que los socios en minoría renuncien á su participación, que deberán adquirir los demás copropietarios, previa tasación judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

También serán obligatorios para la minoría los acuerdos de la mayoría sobre disolución de la compañía, y venta del buque.

La venta del buque deberá verificarse en pública subasta, con sujeción á las prescripciones de la Ley de Enjuiciamiento civil, á no ser que por unanimidad convengan en otra cosa los copropietarios, quedando siempre á salvo los derechos de tanteo y retracto consignados en el art. 575. (*Art. 468, Cód. alemán; 493, italiano.*)

Cuando la minoría de los copropietarios no esté conforme con la reparación, equipo y avituallamiento de un buque *en el puerto de su salida*, puede, para no verse obligada por los acuerdos de la mayoría, renunciar á su participación.

Para que este caso ocurra, se necesita:

1º Que se halle el buque en el puerto donde estuviere matriculado.

2º Que preceda á la renuncia de la participación, la declaración de la no avenencia de la minoría con los acuerdos de la mayoría y el justiprecio judicial del valor de la parte ó partes cedidas.

3º Que la mayoría, y no otra clase de personas, adquiera la participación en el buque de la minoría.

Cuando todas estas circunstancias no concurren conjuntamente, la

minoría queda obligada por los acuerdos de la mayoría. Mas brevemente expresado: si en su tiempo y forma no se expresa el disentimiento de los partícipes, se presume que hay unanimidad en sus acuerdos. Si el buque se hallare fuera del puerto de su matrícula, no hay ocasión de discutir su reparación, equipo y avituallamiento, porque sólo quiere el legislador que sean objeto de discusión tales particulares, en el *puerto de salida*.

La disolución de la Compañía *legal* que resulta de la participación de varios en la propiedad del buque, puede acordarse y ser obligatoria para todos, cuando mediante documento escrito no se hubiere previsto el caso por todos los partícipes.

Cuanto sobre disolución de la Compañía se hubiere convenido en documento escrito, se cumplirá estrictamente.

El legislador, al suponer que pueda existir la Compañía legal, por la participación de varios en la propiedad de un buque, quiere prever los casos indicados, á fin de evitar litigios y sus fatales consecuencias. El Notario tiene un formulario legal en ellos, cuando las partes no resolvieren en sus cláusulas estos particulares; pero los contratantes pueden acordar y convenir lo que estimen conveniente. El precepto legislativo llena la deficiencia de las partes; no tiene otro alcance respecto de la libertad en que se hallan los contratantes para estipular lo que crean más útil á sus intereses.

Acordada la venta del buque, si hubiere contrato escrito entre los propietarios y en él estuviere estipulado la forma de realizarla y por *unanimidad* no convinieren en otra, se cumplirá lo estipulado.

Si no hubiere contrato escrito, la forma que se acordare por unanimidad por aquélla se hará.

Si nada se dispusiese por los dueños, la venta del buque se hará con sujeción á lo dispuesto en el título 46 de la ley de Enjuiciamiento civil.

El derecho de tanteo y retracto podrá ser utilizado por alguno ó algunos de los copartícipes en la propiedad del buque, con sujeción á lo que dispone el artículo 575 de este Código, que acerca de este particular concuerda con la última parte de este artículo.

Véase el comentario del referido artículo 575.

Art. 593. Los propietarios de un buque tendrán preferencia en su fletamento sobre los que no lo sean, en igualdad de condiciones y precio. Si concurriesen dos ó más de ellos á reclamar este derecho, será preferido el que tenga mayor participación; y si tuvieran la misma, decidirá la suerte.

El legislador prevé el caso en que uno ó más propietarios quieran fletar todo ó parte del buque; y dada la igualdad de condiciones y precios, dispone que sean preferidos á otro cualquiera; y entre varios copropietarios, el de mayor participación al que la tuviera menor; y si tuvieran la misma, que decida la suerte.

Art. 594. Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarlos con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó naviero será revocable á voluntad de los asociados. (*Art. 459, Cód. alemán.*)

Con sumo tino dispone el Código que el nombramiento de naviero sea revocable, aunque por su naturaleza de *gestor* se desprende que el cargo no es inamovible.

Para su nombramiento es bastante la mayoría de los copropietarios.

Las facultades del gestor ó naviero deberán ser expresas, y no generales, y consignadas en escritura pública. El Notario, si bien debe atenderse á lo que las partes le digan, cuando las facultades concedidas excedan de aquellas que legalmente puedan concedersele, según su leal saber y entender, debe observar á los otorgantes cuanto entienda que no es lícito; y si á pesar de ello éstos insistieran, *no autorizar el documento.*

Es preferible esta circunspección y prudencia á proceder con ligereza y ser causa—aunque no inmediata—de actos ilegales y contratos dañosos para una de las partes. No debe interesarse por ninguna de ellas, pero sí debe vigilar por que la moral más exquisita resalte en todos los contratos que autorice.

Art. 595. El naviero, ya sea al mismo tiempo propietario del buque, ó ya gestor de un propietario ó de una asociación de copropietarios, deberá tener aptitud para comerciar, y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia. (*Arts. 616 y 617, Cód. 1829.*)

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio.

En el comentario al art. 586 hemos dicho que el naviero debe tener aptitud para comerciar y hallarse inscrito en la matrícula de comerciantes de la provincia.

El naviero, nombrado legalmente, representa la propiedad del buque, y en nombre propio, aunque con tal carácter, gestiona judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio. Este párrafo nos parece poco claro. ¿Puede gestionar como naviero cuanto se refiere al comercio con relación al buque cuya propiedad represente? Pues esto es obvio y no había para qué decirlo.

¿Quiere decir la cláusula que el naviero que esté inscrito como comerciante puede ejercer el comercio particularmente y aparte del cargo de gestor del buque? Pues debió decirlo con mayor precisión.

Cierto que no hay motivo en el Código para interpretarlo en distinto sentido, pero el concepto no es todo lo claro que es de apetecer.

Lo que sí resulta evidente, es que el naviero no puede eludir su inscripción en el Registro mercantil como comerciante, por precepto legal de este artículo, que la declara obligatoria para poder desempeñar aquel cargo.

Es obligatoria la inscripción de los navieros, como lo es la de las Sociedades mercantiles.

Art. 596. El naviero podrá desempeñar las funciones de capitán del buque, con sujeción, en todo caso, á lo dispuesto en el artículo 609.

Si dos ó más copropietarios solicitaren para sí el cargo de capitán, decidirá la discordia el voto de los asociados; y si de la votación resultare empate, se resolverá en favor del copropietario que tuviere mayor participación en el buque. (*Art. 620, Cód. 1829.*)

Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte.

El naviero, si fuere español y estuviere inscrito como comerciante en el Registro mercantil y hubiere hecho constar su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar el buque, podrá desempeñar las funciones de capitán.

Quando dos ó más copropietarios solicitaren el cargo de capitán, el voto de los asociados designará el que ha de ejercerlo, y si hubiere empate en la votación, será capitán el que tuviere mayor participación en el buque; mas si la participación de los pretendientes fuere igual, decidirá el empate la suerte.

Es claro que en la suerte y en la solución del empate se partirá siempre de la igualdad de conocimientos náuticos que exige el Código

para los que aspiren á desempeñar el cargo de capitán de un buque.

Debe tenerse presente que el modo general de nombrarse el capitán es el de la votación de los copropietarios, y la participación del capitán y la suerte, para los empates, son modos excepcionales.

Art. 597. El naviero elegirá y ajustará al capitán y contratará en nombre de los propietarios, los cuales quedarán obligados en todo lo que se refiera á reparaciones, pormenor de la dotación, armamento, provisiones de víveres y combustible y fletes del buque, y, en general, á cuanto concierna á las necesidades de la navegación. (*Art. 619, Cód. 1829; 220, francés.*)

Art. 598. El naviero no podrá ordenar un nuevo viaje, ni ajustar para él nuevo flete, ni asegurar el buque, sin autorización de su propietario ó acuerdo de la mayoría de los copropietarios, salvo si en el acta de su nombramiento se le hubieren concedido estas facultades.

Si contratase el seguro sin autorización para ello, responderá subsidiariamente de la solvencia del asegurador.

Art. 599. El naviero gestor de una asociación rendirá cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje del buque, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los mismos los libros y la correspondencia relativa al buque y á sus expediciones. (*Art. 466, Código alemán.*)

Estos tres artículos constituyen, si no un modelo perfecto, un modelo legal, de donde puede el Notario tomar los derechos y obligaciones y las limitaciones legales de aquellos que deben formar parte de la escritura en que se nombre el gestor de los propietarios del buque.

El naviero elegirá y ajustará al capitán en nombre de los propietarios, si para ello está autorizado, que puede no estarlo, y en general, á cuanto concierna á las necesidades de la navegación; pero no puede ordenar un nuevo viaje, ni ajustar un nuevo flete, ni asegurar el buque sin autorización especial del propietario ó propietarios, ya otorgada expresamente, ya convenida en la escritura de su nombramiento de gestor.

El legislador se ocupa especialmente del seguro del buque, y dispone que cuando lo verifique el naviero sin autorización de los propietarios, responda subsidiariamente de la solvencia del asegurador; nosotros en-

tendemos que la autorización que pide el precepto legislativo, debe ser *expresa y para cada viaje*, y de este modo el naviero se exime de toda responsabilidad, y los propietarios no abandonan un asunto de tan vital interés á la iniciativa del naviero.

Conforme con nuestra opinión la prescripción del art. 599, que dispone que el naviero gestor rinda cuenta á sus asociados del resultado de cada viaje.

Cada viaje del buque constituye una serie de operaciones mercantiles que deben ser examinadas y comprobadas por los copropietarios del buque, y una vez liquidadas todas y demostradas las utilidades ó pérdidas obtenidas en aquel viaje, ida y vuelta, entra la subsiguiente participación en los gastos ó en los beneficios á los copropietarios, así como la consignación ó deliberación de los gravámenes que afectaren á la nave.

Art. 600. Aprobada la cuenta del naviero gestor por mayoría relativa, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación, sin perjuicio de las acciones civiles ó criminales que la minoría crea deber entablar posteriormente.

Para hacer efectivo el pago, los navieros gestores tendrán la acción ejecutiva, que se despachará en virtud del acuerdo de la mayoría, y sin otro trámite que el reconocimiento de las firmas de los que votaron el acuerdo.

Art. 601. Si hubiere beneficios, los copropietarios podrán reclamar del naviero gestor el importe correspondiente á su participación por acción ejecutiva, sin otro requisito que el reconocimiento de las firmas del acta de aprobación de la cuenta.

Aprobadas las cuentas del naviero gestor, si hubiere pérdidas en el viaje, los copropietarios satisfarán la parte de gastos proporcional á su participación, siendo suficiente para exigir el pago con acción ejecutiva, que la aprobación de las cuentas se haya obtenido por mayoría relativa y los firmantes hayan reconocido sus firmas.

Esto no obsta para que la minoría ejercite las acciones civiles ó criminales que juzgue necesarias llevar á cabo, previo el pago de la cantidad que por gestor le correspondiese satisfacer.

Si hubiere beneficios, los copropietarios tienen también acción ejecutiva para reclamar el importe correspondiente á su participación en el buque.

Art. 602. El naviero indemnizará al capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque. (*Art. 625, Cód. 1829; 334, francés; 1998, civil francés.*)

Todos los gastos hechos por el capitán en utilidad del buque deben ser indemnizados por el naviero, pero antes de la rendición de cuentas del viaje, á fin de que puedan figurar en éstas y verificarse con toda exactitud la liquidación de utilidades ó pérdidas obtenidas en el viaje del buque.

Art. 603. Antes de hacerse el buque á la mar, podrá el naviero despedir á su arbitrio al capitán é individuos de la tripulación cuyo ajuste no tenga tiempo ó viaje determinado, pagándoles los sueldos devengados según sus contratas, y sin indemnización alguna, á no mediar sobre ello pacto expreso y determinado. (*Art. 626, Cód. 1829; 218, francés.*)

Art. 604. Si el capitán ú otro individuo de la tripulación fueren despedidos durante el viaje, percibirán su salario hasta que regresen al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que hubiere justo motivo para la despedida; todo con arreglo á los artículos 636 y siguientes de este Código. (*Art. 627, Cód. 1829; 152, francés.*)

Estos artículos son virtualmente los 626 y 627 del Código de 1829.

Art. 605. Si los ajustes del capitán é individuos de la tripulación con el naviero tuvieren tiempo ó viaje determinado, no podrán ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, robo, hurto, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada. (*Art. 628, Cód. 1829.*)

Art. 606. Siendo copropietario del buque el capitán, no podrá ser despedido sin que el naviero le reintegre del valor de su porción social, que, en defecto de convenio de las partes, se estimará por peritos nombrados en la forma que establece la Ley de Enjuiciamiento Civil. (*Art. 629, Cód. 1829; 219, francés.*)

Estos artículos también están tomados del Código de 1829.

El justo motivo á que alude el art. 604 consiste en la insubordinación grave, robo, hurto, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó á su cargamento por malicia ó negligencia manifiesta ó probada.

Art. 607. Si el capitán copropietario hubiere obtenido el mando del buque por pacto especial expreso en el acta de la Sociedad, no podrá ser privado de su cargo sino por las causas comprendidas en el art. 605. (*Art. 630, Cód. 1829.*)

Este artículo, si bien más explícito, es el 630 del Código de 1829.

Art. 608. En caso de venta voluntaria del buque, caducará todo contrato entre el naviero y el capitán, reservándose á éste su derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos celebrados con el naviero.

El buque vendido quedará afecto á la seguridad del pago de dicha indemnización, si, después de haberse dirigido la acción contra el vendedor, resultare éste insolvente. (*Art. 633, Cód. 1829.*)

La venta voluntaria del buque rescinde todo contrato entre el naviero y el capitán; pero el legislador reserva á éste el derecho á la indemnización que le corresponda, según los pactos que tuviere celebrados con el naviero.

La nave vendida queda obligada á la seguridad del pago de esta indemnización, si el naviero resultare insolvente.

Este precepto es el mismo que contenía el art. 633 del Código de 1829; por él entonces, y ahora por éste, se reconoce *como una hipoteca legal* á favor del capitán contra la insolvencia del naviero.

Los Notarios tendrán muy en cuenta este precepto en toda venta voluntaria de buque, y deben exigir el documento que pruebe el pago, á satisfacción del capitán, para consignar que por este concepto está libre de toda carga el buque, ó la responsabilidad legal que tiene, primero, el naviero, y en su insolvencia, el buque, por la indemnización que pudiera corresponderle, según expresamente lo dispone este artículo.