

tratos, ó en su defecto, el Juez ó Tribunal ó Autoridad local, previo el expediente instruido al efecto

Es de tal importancia la anotación antedicha en el certificado del Registro, que si no constare en él la obligación, no será considerada como *legal* ni *preferente*, en el caso de venta del buque por inutilizarse para la navegación, ni tampoco podrá inscribirse en el Registro, y los capitanes estarán obligados personalmente al pago de los créditos perjudicados por su causa.

Severa es la sanción, pero, no la hallamos injusta; por el contrario, la encontramos razonada, á fin de evitar la incuria ó negligencia del capitán.

Artículo 648

Los acreedores, por cualquiera de los títulos mencionados en el art. 646, conservarán su derecho expedito contra la nave aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se vendió, y setenta días después que se hizo á la mar, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario.—(Mex., 1030; chil., 840; arg., 1378; guat., 719; fr., 193, 194 y 196; ital., 678 y sig; port., 579.)

Artículo 649

Si la venta se hiciere en pública subasta y con intervención de la autoridad judicial bajo las formalidades prescritas en el art. 657, se extingue toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta.—(Mex. 1031; chil., 840; arg., 1378; guat., 719; fr. 193 y 196; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 6; ital., 678; hol., 316; port., 579.)

Cód. de Com. esp., art. 582.—*Otorgada é inscrita en el Registro Mercantil la escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores.*

Pero si la venta fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje, los acreedores conservarán sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, ó del regreso.

COMENTARIOS

Distingue este artículo, como no podía menos, la venta judicial del buque, hecha en pública subasta, de la venta voluntaria estando en viaje.

En el primer caso, otorgada la venta judicial é inscrita en el Registro, la nave queda liberada de todas las cargas que tuviere en favor de acreedores á quienes no hubiere alcanzado abono de cantidad alguna, por cualquiera de las causas que pudieran ocurrir, y se reputan extinguidas de derecho todas las inscripciones anteriores á la escritura de venta judicial de un buque.

El Registrador, en este caso, presentada que le sea la escritura de venta judicial y la providencia ejecutoria ordenando la cancelación, considerará extinguido el crédito ó los créditos por ministerio de la ley, en virtud de un hecho independiente de la voluntad de los interesados, y cumplirá lo que previene el art. 54 del Reglamento del Registro mercantil, y cancelará todas las cargas no liquidadas ni pagadas y anteriores á la escritura judicial del buque.

Mas si la venta del buque fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje éste, aun cuando el Registrador en cumplimiento de su deber hubiere inscrito la venta en el Registro, ó el buque hubiere regresado al puerto de matrícula, los acreedores conservan sus derechos contra la nave tres meses después de uno ú otro hecho.

Los señores Notarios deben fijarse muy especialmente en consignar esta cláusula legal en la escritura de ventas de buques en que intervinieren y correspondieren, y advertir al comprador del precepto del Código, dando fé de haberlo verificado así; porque, como á la simple vista se comprende, pueden resultar acciones legítimas en su día que perjudiquen al comprador, y no le puede bastar al Notario que de la certificación del Registro no resulte carga alguna contra el buque, ni que así lo consigne en el documento; él debe especificar «que el buque se vende en viaje, que según manifestación del vendedor no tiene carga alguna (ó las que tuviere), cuya manifestación está confirmada por el certificado del Registro mercantil que á su presencia ha entregado el vendedor al comprador; pero que, esto no obstante, advierte á las partes que según dispone el art. 582 del Código de Comercio, párr. 2º, los acreedores de la nave, si los tuviere, conservan sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, ó del regreso, de cuyos particulares quedarán enteradas entrambas partes.»

Artículo 650

Si se vendiere una nave estando en viaje, conservarán sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculada y seis meses después, sin perjuicio de los derechos que les correspondan ejercitar en puerto distinto.—(Mex., 1032; chil., 840 y 841; arg., 1378; guat., 719 y 720; fr., 194; ital., 678 á 682; port., 579.)

Artículo 651

Mientras dura la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el art. 646, puede ser embargada á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma en cualquier puerto en que se halle; y se procederá á su venta judicialmente con audiencia y citación del capitán, en caso de hallarse ausente el naviero.—(Mex., 1033; chil., 842 y 844; arg., 868 y 871; guat., 721 y 723; fr., 197; ital., 879 y sig; port., 491.)

Artículo 652

Por cualquiera otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser esta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio.—(Mex., 1034; chil., 842; arg., 869; guat., 721; fr., 197; ital., 879; port., 491.)

Artículo 653

Ninguna nave cargada y despachada para hacer viaje, puede ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que éstas sean, sino por las que se hayan contraído para

aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje y no anteriormente; y aun en este caso cesarán los efectos del embargo, si cualquiera interesado en la expedición diere fianza suficiente de que la nave regresará al puerto en el tiempo prefijado en la patente, ó que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque sea fortuito, satisfará la deuda demandada en cuanto sea legítima.—(Mex., 1035; chil., 843; arg., 870; guat., 722; fr., 215; ital., 881; alem., 446; port., 491.)

Cód. de Com. esp., art. 584.—*Los buques afectos á la responsabilidad de los créditos expresados en el art. 580, podrán ser embargados y vendidos judicialmente, en la forma prevenida en el art. 579, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuvieren cargados y despachados para hacerse á la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para prestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje, y aún entonces cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diere fianza de que regresará el buque dentro del plazo fijado en la patente, obligándose, en caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.*

Por deudas de otra clase cualquiera, no comprendidas en el citado art. 580, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula.

COMENTARIOS

Embargo, en Derecho marítimo, es la ocupación, aprehensión ó retención hecha con mandamiento de Juez competente, por razón de alguna deuda ó delito.

Tiene por objeto asegurar las resultas del juicio; esto es, la satisfacción de la responsabilidad pecuniaria que se ha contraído ó se cree contraída con cargo al buque, por persona capacitada para ello, ya sea en virtud de obligación que dimana de convención ó de ley, ya sea en virtud de delito ó cuasi delito que hubiere perpetrado.

Por regla general, el buque no puede ser embargado sino en el puerto de su matrícula.

Mas cuando se tratase de créditos comprendidos en el art. 580, podrán ser embargados y vendidos judicialmente, sujetándose á lo previsto en el art. 579, y ésta es la excepción.

Pero esta excepción tiene á su vez dos más:

1ª Cuando el buque esté cargado y despachado para hacerse á la mar, en cuyo caso no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para aprestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje.

2ª Cuando, por la causa antedicha, se acordase embargar el buque, cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diere fianza del regreso del buque, obligándose, en caso contrario, aunque fuere gratuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Cuando el buque esté en el puerto de su matrícula, caben contra él todas las acciones mercantiles de un modo natural y perfecto; cuando está fuera del puerto de matrícula, pero descargado, las expresadas en el artículo 580; mas cuando está cargado y despachado, sólo cabe el embargo por deudas contraídas para avituallar el buque para el mismo viaje, y con fianza, como pide el Código, no hay lugar al embargo.

Estas excepciones son lógicas: si el buque está cargado y dispuesto á hacerse á la mar, hay un tercero ó varios, ajenos á los compromisos y responsabilidades anteriores del buque, que pueden ser dañados por el embargo; el Código limita su responsabilidad á las deudas contraídas por el buque para el mismo viaje, y al efecto de no impedirlo, instituye la fianza bastante á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima, ó lo que es lo mismo, la fianza que se preste en este caso extremo no supone el reconocimiento de la deuda reclamada, sino el reconocimiento de la deuda en cuanto sea probada y reconocida por medio de sentencia ejecutoria.

De este modo—á nuestro juicio cumplidamente,— el Código ha evitado perjuicios inmensos, y acaso irremediables, para el tercero ajeno á las responsabilidades del buque en que fletó sus mercancías.

Artículo 654

Las embarcaciones extranjeras surtas en puertos mexicanos no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en el territorio mexicano y en utilidad de las mismas embarcaciones, á no ser por sentencia pronunciada en país extranjero que deba ejecutarse con arreglo á las leyes de la República.—(Mex., 1036; chil., 844; arg., 871; guat., 723.)

Artículo 655

Por las deudas particulares de un copartípe en la nave, no podrá ésta ser detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en ella tenga el deudor.—(Mex., 1037; arg., 872; fr., 220; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 11; alem., 456 á 458, y 468; ital., 495; hol., 320.)

Cód. de Com. esp., art. 589.—*Si dos ó mas 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.

COMENTARIOS

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 previsora 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 6° 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 6° 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 fue *reparado*; y las ganancias del flete por haber sido *habilitado y avituallado* en el preciso momento en que lo necesitó para verificar el viaje.

Artículo 656

Siempre que se haga embargo de una nave se inventariarán detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave.—(Mex., 1038; arg., 873.)

Artículo 657

Ninguna nave puede rematarse en venta judicial sin que haya sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anuncie la venta.

Los carteles se fijarán en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se haga la venta, y en su jurisdicción; y además se fijará un cartel en la entrada de la capitania del puerto y otro en el palo mayor ó costado de la embarcación.

La venta se anunciará también en todos los periódicos que se publiquen en la jurisdicción del puerto, y se hará constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades prescritas. En los remates se procederá con las solemnidades y en la forma que está dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales.—(Mex., 1039; chil., 847; arg., 864; guat., 726; fr., 202; y sig. y 237; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 27; alem., 499; ital., 513 y 889; hol., 382.)

Véase el art. 579 del Código de Comercio Español al calce del 643 del Mexicano.

Artículo 658

Las deudas ó cuestiones que pueden sobrevenir entre los copartícipes de una nave sobre las cosas de interés común, se resolverán por la mayoría, la cual se constituye por las partes de propiedad en la nave que formen más de la mitad de su valor. La misma regla se

observará para determinar la venta de la nave, aun cuando la repugnen algunos copartícipes.—(Mex., 1040; chil., 849, 852 y 853; arg., 877, 884 y 887; guat., 730 á 738; fr., 220; alem., 459; ital 495; port., 494 y 495.)

Véase el art. 589 del Código Español al calce del 655 del Mexicano.

Cód. de Com. esp., 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.

COMENTARIOS

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 concedérsele, 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 porque la moral más exquisita resalte en todos los contratos que autorice.

Artículo 659

Los propietarios de la nave tendrán preferencia en el fletamento de ella si con anterioridad no se ha contratado con terceras personas, á precio y condiciones iguales sobre los que no lo sean; y si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más copartícipes, tendrá la preferencia el que tenga más interés en la nave; y entre copartícipes que tengan igual interés en ella, se sorteará el que haya de ser preferido cuando no se avengan á fletarla por partes iguales.—(Mex., 1041; arg., 888.)

Cód. de Com. esp., 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.*

COMENTARIOS

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.

Artículo 660

La preferencia que se declara en el artículo anterior á los copartícipes de la nave, no los autorizará para exigir que se varíe el destino que por disposición de la mayoría se haya fijado al viaje.—(Mex., 1042; arg., 888.)

Artículo 661

También gozarán los copartícipes del derecho de tanto sobre la venta que alguno de ellos pretenda hacer de su porción respectiva, proponiéndolo en el término preciso de los tres días siguientes á la celebración de la venta y consignando en el acto el precio de ella.—(Mex., 1043; chil., 860; arg., 886; guat., 738; alem., 470.)

Cód. de Cóm. esp., art. 575.—*Los partícipes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto en las ventas hechas á extraños; pero sólo podrán utilizarlo dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acto.*

COMENTARIOS

La inscripción en el Registro perjudica al tercero, y mientras éste no pueda averiguar oficialmente que el buque está vendido, si fuere partícipe en la propiedad del mismo, no prescribe su derecho al tanteo y al retracto; pero este privilegio, que del derecho común viene al mercantil, sólo podrá utilizarse dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acto de reclamarle.

Artículo 662

El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo haciendo saber la venta que *tenga concertada* á cada uno de sus copartícipes; y si dentro del mismo término de tres días no hiciesen uso de aquel derecho, no lo tendrán á hacerlo después de celebrada.—(Mex., 1044; arg., 886.)

Artículo 663

Cuando la nave necesite reparación, será suficiente que uno solo de los copartícipes exija que se haga para que todos estén obligados á proveer de fondos suficientes para que se verifique; y si alguno no lo hiciere en el término de los quince días siguientes al que sea requerido judicialmente para ello, y todos ó algunos de los demás lo supliesen, tendrá el derecho el que haga este suplemento á que se le transfiera el dominio de la parte que correspondía al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á ésta correspondiese antes de hacer la reparación. El justiprecio se hará antes que se dé principio á la reparación, por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez en caso de que alguna deje de

verificarlo.—(Mex., 1045; chil., 856 á 859; arg., 882 á 885; guat., 734 á 737; fr., 220; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 11; alem., 473; ital., 495; hol., 324 y 325; port., 495.)

Cód. de Com. esp., 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 las 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.

COMENTARIOS

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:

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

2° 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.

3° 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. Más brevemente expresado: si en su tiempo y forma no se expresa el disenso 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 conviniere en otra, se cumplirá lo estipulado.

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

Si nada se dispusiese por los dueños, la venta del buque se hará con sujeción á lo dispuesto en el título 16 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, pág. 142.

Artículo 664

Para todos los efectos legales sobre que no se haya hecho modificación ó restricción por las leyes de este Código, guardarán las embarcaciones la condición de bienes muebles.—(Mex., 1046; chil., 825; arg., 857; guat., 704; fr., 190; Ley belga de 21 de Agosto de 1879; ital., 480; hol., 309; port., 485.)

Cód. de Com. esp., art. 585.—*Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles.*

COMENTARIOS

No comentamos por el momento este precepto, sumamente importante; pero en el curso del examen de este Código lo concordaremos debidamente, haciendo resaltar las diversas condiciones en que los buques pueden encontrarse.

Artículo 665

Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de Administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos.

Cod. de Com. esp., art. 574.—*Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de Administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves, y demás objetos análogos.*

COMENTARIOS

La construcción de buques es libre; ha desaparecido aquella prescripción del art. 588 del Código de 1829, y por consiguiente la visita de naves realizada por los peritos nombrados por la autoridad competente.

Los navieros y la gente de mar están sujetos, sin embargo, á lo que en Derecho administrativo se halle dispuesto, ó en lo sucesivo se disponga sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos, de cuyos particulares nos iremos ocupando según lo exija el más completo comentario del Código.

TITULO SEGUNDO

DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO

CAPITULO I

de los navieros

Artículo 666

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representarle al buque en el puerto en que se halle.—(Chil., 862; arg., 890; guat., 740; fr., 216; belg., 7; alem., 450 y 452; ital., 491; hol., 321; port., 494.)

Cod. de Com. esp., 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.*

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

COMENTARIOS

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 616 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, éste 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.

Distínguese 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 refiere 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 sí, 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:

1° De los actos del capitán.

2° 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.