

TÍTULO VIGÉSIMOTERCERO

DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARÍTIMO

CAPÍTULO PRIMERO

De los navieros, según el antiguo Código de Comercio.

88.—Naviero ó armador es el comerciante ó sociedad mercantil á cuyo nombre y bajo cuya responsabilidad inmediata y directa corre la expedición de una nave. Con frecuencia se reúnen en una misma persona los conceptos de propietario y de armador; pero también sucede muchas veces que están separados, como cuando el dueño de un buque no tiene aptitud ni condiciones para ejercer el comercio. Por lo dicho se ve que no podrá ser naviero quien no tuviera la capacidad legal que exigía el ejercicio del comercio (1). Todos los navieros tenían que inscribirse necesariamente en la matrícula de comercio de su provincia, y sin este requisito no podían habilitarse sus naves para la navegación (2). Al naviero pertenecía privativamente hacer todos los contratos respectivos á la nave, su administración, fletamentos y viajes; y el Capitán ó maestre de la nave debía arreglarse á las instrucciones y órdenes que reci-

(1) Art. 616 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 617 de id.

biere del mismo, quedando responsable de cuanto hiciere en contravención de ellas (1). También correspondía al naviero hacer el nombramiento y ajuste del Capitán: pero si tuviere coparticipes en la propiedad de la nave, deberá hacerse dicho nombramiento por la mayoría de todos los participes (2). Podían los navieros desempeñar por sí mismos los oficios de Capitán ó maestro de sus naves, sin que lo estorbare la repugnancia de ningún copropietario, á menos que no sea matriculado, cuya cualidad le daba la preferencia. En caso de concurrir á solicitarlo dos copropietarios que fuesen ambos matriculados, era preferido el que tuviese más interés en el buque, y

(1) Art. 618 de id. Véase también el art. 641 y la sentencia del Tribunal Supremo de 30 de Mayo de 1863. Con arreglo á la doctrina sustentada en esta sentencia, las únicas atribuciones que con arreglo al antiguo Código de Comercio competen á los navieros, son sólo las relativas á la nave, su administración, fletamento y viajes, pero no para disponer por sí y sin autorización de los cargadores del cargamento que la nave conduzca; que el naviero que, excediéndose de sus atribuciones, da poder por sí á una tercera persona para que disponga del cargamento según lo tenga por conveniente, abusa de sus facultades y debe responder de los perjuicios que por esta razón se irroguen á los cargadores; que aunque el naviero fuera socio de los cargadores y aun director de la Sociedad, sin consentimiento expreso de sus consocios, no puede disponer de cosas pertenecientes á la Sociedad, según lo terminantemente dispuesto en el art. 322 del Código de Comercio; que aunque la Sociedad que forme el naviero con los cargadores sea accidental ó de las conocidas con el nombre de cuentas en participación y que, por lo tanto, puedan contraerse privadamente por escrito ó de palabra, no estando sujetas en su formación á ninguna solemnidad, y sin embargo de que, conforme al art. 356 del Código de Comercio, en dichas Sociedades no puede adoptarse una razón comercial común á todos los participes, ni usarse de más crédito directo que el del comerciante que las hace y dirige en su nombre y bajo su responsabilidad, no por eso ha de entenderse que no las son aplicables las demás reglas y disposiciones legales que son de la naturaleza de semejantes contratos y que determinen las relaciones de los socios entre sí y los deberes de éstos respecto de la administración de los intereses comunes; y que en el art. 358 del expresado Código sólo se establece que la liquidación de las Sociedades accidentales se ha de hacer por el socio que dirigió la negociación, y la época y modo de rendir las cuentas. (Sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 30 de Mayo de 1863; tomo 8.º, Sección de *Jurisprudencia civil* que publica la *Revista general de Legislación y Jurisprudencia*, pág. 374).

(2) Art. 619 de id. Esta mayoría debía entenderse con respecto al interés que tuviesen en el buque con arreglo al art. 609 y en las vacantes accidentales podían los Cónsules nombrar Capitanes. (Véase el núm. 12 del art. 86 del Reglamento de 31 de Mayo de 1870, y La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 259).

si ambos tenían igual porción en él, había que sortearse el que debía serlo (1).

Obedeciendo al principio universalmente reconocido de que el propietario de una nave debe responder de los actos del Capitán, si que también de los actos de la persona que durante el viaje se haya subrogado en lugar del Capitán (2), consignó el antiguo Código de Comercio que el naviero era responsable de las deudas y obligaciones que contraía el Capitán de su nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla; y no podía eludir esta responsabilidad alegando que el Capitán se excedió de sus facultades ú obró contra sus órdenes é instrucciones, siempre que el acreedor justificare que la cantidad que reclama se invirtió en beneficio de la nave (3). También recaía sobre el naviero la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que hubiese dado lugar la conducta del Capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podía salvarse de ella haciendo abandono de la nave, con todas las pertenencias y los fletes que hubiese devengado en el viaje (4). No era responsable el naviero de ningún contrato que hiciere el Capitán en su provecho particular, aunque se sirviera de la nave para su cumplimiento, ni de las obligaciones que hubiere contraído fuera de los límites de sus atribuciones sin una autorización especial, ni de las que no se hubiesen formalizado con las solemnidades prescritas por las leyes como condiciones esenciales para su validación (5). Tampoco tenía responsabilidad el naviero en los excesos que durante la navegación cometieren el Capitán y la tripulación; y sólo había lugar por razón

(1) Art. 620 del antiguo Código de Comercio. Véanse además los artículos 635 y 636 de id.

(2) V. Domenico Alberto Azuni, *Dizionario universale ragionato della Giurisprudenza Mercantile*, tomo III, in Nizza, 1788, pág. 377. «... dal che tutto si deduce il principio universalmente stabilito, che li proprietari d'una nave debbano risponderne non solamente dei fatti del capitano da essi loro preposto, ma ben anche dei fatti di colui che pendente il viaggio sia stato surrogato per capitano.»

(3) Arts. 621 del antiguo Código. Véase además la ley de Enjuiciamiento sobre los negocios y causas de comercio de 24 de Julio de 1830, art. 350; y los 642, 686, 984, 992 y 993 del antiguo Código de Comercio.

(4) Art. 622 del antiguo Código de Comercio. Véanse además los artículos 998, 1000, 624 y 798 del mismo.

(5) Art. 623 de id. Véase también el 825.

de ellos á proceder contra las personas y bienes de los que resultaren culpados (1). El naviero debía indemnizar al Capitán de todos los suplementos que había hecho en utilidad de la nave con fondos propios ó ajenos, siempre que hubiere obrado con arreglo á sus instrucciones, ó en uso de las facultades que legítimamente le competieren (2). Antes de hacerse el buque á la vela podía el naviero despedir á su arbitrio al Capitán é individuos de la tripulación cuyo ajuste no tuviere tiempo (3) ó viaje determinado, pagándoles los sueldos que tuvieran devengados, según sus contratos y sin otra indemnización, como ésta no se fundase en un pacto expreso y determinado. Despidiéndose al Capitán ú otro individuo de la tripulación durante el viaje, debía abonárseles su salario hasta que regresaren al puerto donde se hizo el ajuste, á menos que no hubieren cometido delito que diera justa causa para despedirlos, ó les inhabilitara para desempeñar su servicio (4). Cuando los ajustes del Capitán é individuos de la tripulación con el naviero tuvieran tiempo ó viaje determinado, no podían aquéllos ser despedidos hasta el cumplimiento de sus contratos, sino por causa de insubordinación en materia grave, hurto, embriaguez habitual, ó perjuicio causado al buque ó su cargamento por dolo ó negligencia manifiesta ó probada (5). Siendo copropietario del buque el Capitán de la nave, no podía ser despedido sin que el naviero le reintegrara el valor de su porción social, que en defecto de convenio de las partes debía estimarse por peritos nombrados por ellas mismas, ó de oficio si no lo verificaren (6). Si el Capitán copropietario hubiere obtenido el mando de la nave por pacto especial del acta de sociedad, no se le podía privar de su cargo sin causa grave (7). El naviero no podía contratar ni admitir más carga de la que correspondía á la cavidad que estaba detallada á su nave en la

(1) Art. 524 del antiguo Código. Véase también el 679 y el 935.

(2) Art. 625 de id.

(3) Arts. 626 y 703, 704, 707, 708 y 711 de id.

(4) Art. 627 del antiguo Código, y además 708, 704 y 713.

(5) Arts. 628, 704, 707 y 711 de id.

(6) Art. 629 de id.

(7) Art. 630 de id.

matricula; y si lo hiciere, quedaba responsable de los perjuicios que se siguiesen á los cargadores (1). Si un naviero contratase más carga de la que debía llevar su nave, atendida su cavidad, debía indemnizar á los cargadores, á quienes dejare de cumplir sus contratos, todos los perjuicios que por su falta de cumplimiento les hubieren sobrevenido (2). Todo contrato entre el naviero y el Capitán debía caducar, en caso de venderse la nave, reservándose á éste su derecho por la indemnización que le correspondiere, según los pactos hechos con el naviero. La nave vendida queda obligada á la seguridad del pago de esta indemnización, si después de haberse dirigido la repetición contra el vendedor, resultare éste insolvente. (3).

(1) Arts. 631 y 751 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 632 de id.

(3) Art. 633 de id.