

## CAPITULO II

De los propietarios del buque y de los navieros,  
según el vigente Código de Comercio.

89.—Varias son las dudas á que dan motivo las disposiciones del Código de Comercio antiguo acerca de la naturaleza jurídica que respectivamente ostentan, en el comercio marítimo, las personas á quienes pertenece el dominio de la nave, y aquellas que tienen su exclusiva administración, así como las reglas por que se debe gobernar la asociación que produce el condominio de un buque entre los coparticipes; cuyas dudas ha tratado de resolver el vigente, procurando inspirarse en los verdaderos principios del Derecho y en la vida real del comercio marítimo.

Sabido es que el dominio de un buque puede pertenecer á cualquiera, ya sea español ó extranjero, mayor ó menor de edad, aunque no sea comerciante. Todas estas personas tienen aptitud para adquirir y poseer los buques; pero no la tienen igualmente para dirigir la explotación de los mismos, ó sea para emplearlos ó utilizarlos en especulaciones mercantiles. Por eso, desde los tiempos más antiguos, la costumbre de los pueblos marítimos ha sido poner al frente de todo buque que trata de emprender la navegación, una persona caracterizada y adornada de ciertos requisitos, la cual se constituye responsable de todos los actos y operaciones relacionados directa ó indirectamente con el mismo buque. Esta persona puede ser el propietario, si quiere y reúne las condiciones legales, ó un tercero, á quien el primero confiere el mandato ó comisión de administrar la nave, en su nombre, por todo el tiempo que dure el viaje. El Código antiguo no determina el carácter jurí-

dico del naviero, cuando no es el mismo propietario del buque; cuya omisión subsana el vigente, declarando, de acuerdo con los principios del derecho marítimo, que se entiende por naviero la persona encargada de avituallar y representar el buque en el puerto en que se halle, la cual es el verdadero y único representante de la propiedad del mismo, esto es, de los derechos que tiene el dueño sobre el buque. Queda, pues, con esta declaración resuelta la duda que nacia de la extensión que debía darse á la responsabilidad del naviero y del propietario, la cual limita el Código vigente al valor del buque y demás objetos reputados como accesorios. Este carácter de mandatario que para un negocio concreto y determinado tiene el naviero, lo robustece el mismo Código al autorizarle para gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al buque en el viaje para que fué contratado, y al prohibirle que disponga un nuevo viaje, ajuste nuevo flete ó asegure el buque, sin previo permiso del propietario, so pena de responder de los actos y contratos que ejecutare excediéndose de los límites de su mandato; si bien en cuanto al seguro hay que tener presente que pudiendo celebrarse por un tercero, que no sea el dueño, y tratándose de un acto provechoso para el mismo, producirá todos sus naturales efectos, y además el de responder subsidiariamente el naviero de la solvencia del asegurador, toda vez que obró sin autorización del dueño.

Como consecuencia de la doctrina consignada acerca de la personalidad del naviero, cuando es distinta de la del propietario, se declara que ambos responden civilmente de los actos legítimos del Capitán y de las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que los créditos contraídos se hubiesen invertido en beneficio del buque, y respecto de las últimas, aunque se hubiese excedido el Capitán en sus atribuciones, porque esta responsabilidad, que se impone al propietario, no es más que la aplicación de los principios del derecho común sobre el contrato de mandato y el cuasi contrato de gestión de negocios, con arreglo á los cuales el mandante responde de los actos ejecutados por el mandatario y el dueño viene obligado á indemnizar los gastos hechos por un extraño en provecho suyo.



El Código vigente al aplicar estos principios se inspira también en los intereses del comercio marítimo, que quedarán más asegurados ofreciendo á todo el que contrata con el naviero ó Capitán del buque la garantía real del mismo, cualesquiera que sean las facultades ó atribuciones de que se hallen investidos.

Aunque el Código antiguo ha comprendido la necesidad de dictar algunas reglas especiales sobre el modo de ejercer los derechos del dominio cuando éste viene á recaer en varias personas, sin haber precedido pacto ó convenio especial, son tan insuficientes las disposiciones que consagra á este particular, que quedan sin resolver varias cuestiones relacionadas con la administración de un buque *pro indiviso*. La necesidad de llenar este vacío es tanto mayor cuanto que el condominio de una nave nace con frecuencia de actos en que no se estipula regla alguna, unas veces porque los coparticipes fían á la costumbre establecida las reglas por que han de regirse, como sucede al tratarse de la construcción de un buque, y otras veces porque, sin preceder pacto ó contrato alguno, recae la propiedad en varias personas, como acontece en las herencias, concursos y quiebras.

De acuerdo, pues, con los principios del derecho, declara el Código vigente en primer lugar, que por el mero hecho de hallarse dividida la propiedad de un buque entre dos ó más personas, se presume constituida una compañía entre los copropietarios; y para que no se dude acerca de la naturaleza jurídica de esta sociedad tácita ó presunta, se declara igualmente que la responsabilidad de cada uno de éstos será en proporción al interés ó participación que tengan en el buque, y aun de esta responsabilidad podrán eximirse haciendo abandono, ante Notario, de la parte de propiedad que les corresponda. De este principio general se deduce, y así se declara, que en dicha proporción quedarán obligados á las resultas de los actos que ejecute el Capitán, los gastos de reparación del buque y á los demás que fuesen necesarios para la navegación.

En cuanto á la manera de funcionar esta asociación de condueños, si bien el Código actual reproduce el principio de que prevalecerá el acuerdo de la mayoría, se alteran las reglas para

computarla. Según el Código antiguo, ésta se constituye por las partes de propiedad del buque que compongan más de la mitad de su valor, lo cual quiere decir por mayoría absoluta, pero sin indicar la manera de fijar ó determinar las partes que componen el valor total del buque. El Código vigente subsana esta omisión, estableciendo una regla muy sencilla, que consiste en tomar por base la parte menor que corresponda á un dueño, cuya porción mínima dará derecho á un voto, y concediéndose á los demás participes tantos votos cuantas sean el número de partes que posean iguales á la menor. Fundándose el Código vigente en que la complicación de los asuntos á que da lugar el dominio y la administración de un buque, puede en algunas ocasiones producir tal diversidad de pareceres, que sea difícil, si no imposible, obtener en muchos casos mayoría absoluta, lo cual produciría dilaciones y entorpecimientos que al cabo redundarían en perjuicio de todos, ha adoptado el principio de la mayoría relativa, que es más fácil de reunir, y por cuyo medio se logrará imprimir más actividad y decisión á los asuntos.

Para alcanzar estos resultados es indispensable declarar obligatorios para la minoría todos los acuerdos de la mayoría sobre la gestión y administración del buque, sin que en ningún caso pueda aquélla imponer su ley, como sucede según el Código antiguo, que autoriza á un solo partícipe para obligar á los demás á costear la reparación del buque. Sin embargo, como sería injusto obligar á los participes á hacer desembolsos de importancia ó que no pudiesen realizar, se otorga á los que se opusieron á los acuerdos de la mayoría un recurso que la práctica tiene establecido, y que consiste en renunciar á su participación en el buque, la cual adquirirán forzosamente los demás copropietarios, previa tasación; recurso muy eficaz, por otra parte, para detener é impedir las resoluciones apasionadas ó maliciosas de la mayoría. Y con el mismo elevado propósito se concede á cada partícipe, por mínimo que sea su interés en el buque, el derecho de poner su veto á los acuerdos de la mayoría para enajenar el buque en favor de cierta persona y bajo las condiciones convenidas con la misma. La oposición de un solo partícipe hará ineficaces semejantes acuer-



dos, pues, para ejecutarlos, exige el Código vigente la unanimidad de todos los condueños. Cuando no pueda obtenerse y la mayoría persistiere en la enajenación del buque, deberá verificarse ésta en pública subasta.

En los buques cuyo dominio corresponde á diferentes partícipes, es de absoluta necesidad el nombramiento de un gestor que haya de representarles con el carácter de naviero, el cual deberá ser elegido por acuerdo de la mayoría de los partícipes, quienes, de igual modo, podrán separarle del cargo cuando lo estimen conveniente. Y con el objeto de llenar otro vacío que existe en el Código antiguo acerca de las obligaciones que debe cumplir el naviero, cuando termina su cometido, el vigente consigna varios preceptos tomados de los usos y costumbres del comercio marítimo. Con arreglo á estos preceptos, el naviero, á la terminación de cada viaje, rendirá cuenta del resultado del mismo, sin perjuicio de tener siempre á disposición de los asociados los libros y correspondencia; éstos aprobarán ó desecharán la cuenta, prevaleciendo el acuerdo de la mayoría, el cual constituirá un título ejecutivo, previo el reconocimiento de las firmas, y en virtud de este acuerdo podrán reclamar el saldo que á su favor resulte, respectivamente, el naviero ó los condueños, quedando obligados todos por el que apareciere en contra suya. A los socios que disintieren se les reservan, como es de estricta justicia, las acciones civiles ó criminales que les competan, las cuales podrán entablar posteriormente; única compensación que se otorga á los que se consideren víctimas de los abusos de una mayoría dominante y arbitraria (1).

#### Derecho vigente.

90.—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.

(1) Exposición de motivos que precede al vigente Código de Comercio.

Se entiende por naviero la persona encargada de avituallar ó representar el buque en el puerto en que se halle (1).

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 (2).

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 (3).

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 (4).

(1) Art. 586 del vigente Código de Comercio. Acerca del reconocimiento de los buques periódicos y extraordinarios, responsabilidad de los Capitanes, patronos, armadores y propietarios de los buques, véase la Real orden de 1.º de Abril de 1889.

(2) Art. 587 del vigente Código de Comercio.

(3) Art. 588 de id.

(4) Art. 589 de id.



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 (1).

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 (2).

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 (3).

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 tuvieren la misma, decidirá la suerte (4).

Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarles con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó naviero será revocable á voluntad de los asociados (5).

(1) Art. 590 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 591 de id.

(3) Art. 592 de id.

(4) Art. 593 de id.

(5) Art. 594 de id.

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.

El naviero representará la propiedad del buque, y podrá, en nombre propio y con tal carácter, gestionar judicial y extrajudicialmente cuanto interese al comercio (1).

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.

Si la participación de los pretendientes fuere igual y hubiere empate, decidirá la suerte (2).

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 (3).

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 (4).

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 (5).

(1) Art. 595 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 596 de id.

(3) Art. 597 de id.

(4) Art. 598 de id.

(5) Art. 599 de id.



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 (1).

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 (2).

El naviero indemnizará al Capitán de todos los gastos que con fondos propios ó ajenos hubiere hecho en utilidad del buque (3).

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 (4).

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 (5).

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 (6).

(1) Art. 600 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 601 de id.

(3) Art. 602 de id.

(4) Art. 603 de id.

(5) Art. 604 de id.

(6) Art. 605 de id.

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, en la forma que establece la ley de Enjuiciamiento civil (1).

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 (2).

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 (3).

(1) Art. 606 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 607 de id.

(3) Art. 608 de id.