

más que los constructores de profesión que construyen por economía. Es claro que la propiedad del navío antes de su terminación pertenece al que compra los materiales y trata con los obreros. El, por consiguiente, corre los riesgos de la pérdida y deterioros.

Hay *construcción á destajo, por cuenta ó por empresa*, cuando una persona encarga á un constructor de hacer un navío mediante un precio firme. Más á menudo, el constructor suministra los materiales al mismo tiempo que la mano de obra, presentándose entonces dificultades para determinar quién es el propietario del navío antes de su terminación. Según la opinión que ha triunfado en jurisprudencia, el contrato celebrado entre el constructor y su cliente es una venta á entregar y éste no se hace propietario sino después de la terminación de la construcción.

822. *Modos de adquisición especiales al derecho marítimo.*—Dos modos especiales de adquisición son admitidos por el derecho marítimo; el abandono (núms. 826 y siguientes) y la cesión en favor del asegurador (núms. 932 y siguientes) (1). Además, el derecho internacional marítimo reconoce como medio de adquisición en provecho del Estado la captura de los navíos enemigos y aun la de los navíos neutrales que tratan de violar un bloqueo efectivo.

(1) *Contra:* Art. 641 del Cód. de Comercio de México.

## CAPITULO II

### DE LAS PERSONAS INTERESADAS EN LAS EXPEDICIONES MARITIMAS. (PROPIETARIOS DE NAVIOS Y ARMADORES, COPROPIEDAD DE LOS NAVIOS.) (1)

823. Muchas personas están interesadas en las expediciones marítimas. Como estas expediciones tienen por objeto, en general, el transporte de mercancías, se puede decir que ciertas personas tienen un interés referente al navío; otras un interés que se relaciona con el cargamento.

824. *Del armador y del propietario del navío.*—Se llama *armador* aquel que arma un navío, es decir, que lo provee de todo lo necesario á la navegación y que organiza ésta, eligiendo el capitán (2). El armador se propone realizar utilidades, afectando el navío sea al transporte de mercancías ó de personas, sea á la pesca. Su propietario es también frecuentemente el armador; pero no es necesario que estas dos cualidades estén siempre reunidas en la misma persona. Están divididas particularmente en el caso en que una persona, habiendo tomado en alquiler un navío desarmado, lo hace navegar por su cuenta ó en el caso en que varios copropietarios de un navío encargan á

(1) Cód. de Comercio, arts. 216, 217 y 220. Arts. 666 á 682 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 666 del Cód. de Comercio de México.

uno de ellos de desempeñar el papel de armador. Como quiera que sea, el Código de Comercio supone siempre que las dos cualidades de propietario y de armador están reunidas en la misma persona; para mayor sencillez tomaremos también por propietario ó por armador á aquel que tiene á la vez estas dos cualidades.

825. *Personas interesadas en el cargamento.* Al cargamento se refieren los *cargadores*, los *fletadores*, los *consignatarios*. Los *cargadores* ó *fletadores* son las personas que hacen trasportar por mar mercancías en virtud del contrato llamado *fletamento*, concluido con el armador ó el capitán (núms. 861 y siguientes). Las mercancías se dirigen á menudo á individuos que se llaman *destinatarios*, como en el transporte por tierra (núm. 473), ó *reclamadores*. Estos pueden, según los casos, sea recibirlas por su propia cuenta, sea encargarse de venderlas ó de repartirlas entre personas designadas de antemano; éstas son entonces *consignatarios*. Es preciso distinguir del *consignatario de la carga* el *consignatario del navío*. Este último está encargado por el propietario del navío de llenar en el puerto de destino las numerosas formalidades á que da lugar la llegada del navío á ese puerto, de pagar los gastos de puerto, de hacer operar la descarga, de entregar las mercancías á los destinatarios y recibir de ellos el monto del flete.

825 bis. *Coopropiedad de los navíos. Quirats* (porciones). Es frecuente que un navío pertenezca á muchas personas *pro indiviso*. Esto se presenta en razón, sea de que varias personas han comprado ó hecho construir un navío en común, sea de que un propietario único ha enajenado porciones del navío ó dejado varios herederos. El precio elevado de los navíos y la importancia de los gastos de armamento explican la frecuencia de la copropiedad *pro indiviso*. Las partes de copropiedad se designan á veces bajo el antiguo nombre de *quirats* y los copropietarios se llaman *quiratarios*.

En interés de la navegación, la copropiedad de los navíos está sometida á reglas especiales para la administración de los navíos indivisos y para las causas que pueden hacer cesar la indivisión.

1. En general, cuando varios copropietarios están en desacuerdo sobre la ejecución de un acto, debe prevalecer la opinión de los partidarios de la abstención. Cuando se trata de navíos, la opinión de la mayoría es seguida en cuanto concierne al interés común, y la mayoría se determina por una porción de interés en el navío que exceda de la mitad de su valor (art. 220, párrafos 1 y 2, del Código de Comercio). (1)

2. Según el derecho común, no estando nadie obligado á permanecer en la indivisión (art. 815 del Cód. Civ.) (2), cada propietario puede exigir la partición ó licitación. La facultad de cada propietario de reclamar la licitación del navío habría tenido graves inconvenientes; ejerciendo tal facultad, un copropietario habría podido hacer frustrar una empresa importante. Así la licitación no puede ser otorgada sino á solicitud de los propietarios que juntos forman la mitad del interés total en el navío.

Muy á menudo, cuando hay varios copropietarios, uno de ellos (ó un extraño) es encargado de desempeñar el papel de armador (armador gerente).

826. *Responsabilidad del propietario del navío en cuanto á los actos y hechos del capitán.—Abandono del navío y del flete.* Generalmente el dueño de un navío no lo dirige; propone para la dirección de la expedición un jefe llamado ordinariamente *capitán*. El capitán está ligado hacia el propietario por un contrato que participa á la vez de la naturaleza del alquiler de servicios y del mandato. Encargado de dirigir el navío, debe emplear sus cuidados en

(1) Art. 658 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 733 del Cód. Civ. del D. F. de México.

asegurar el éxito del viaje, á tal efecto ejecuta numerosos actos por el armador, alista las gentes de la tripulación, fleta el navío, lo hace reparar y contrata con los obreros y vendedores de materiales. El capitán puede, en el curso del viaje, cometer delitos ó cuasi-delitos que hacen nacer la obligación de reparar el daño resultante (por ejemplo, causa un abordaje por una falsa maniobra). Conforme á los principios del derecho común, el propietario del navío es responsable en calidad de mandante, de las obligaciones contraídas por el capitán para las necesidades de la expedición (art. 1988 del Cód. Civil) (1) y es responsable de los delitos ó cuasi-delitos cometidos por el capitán en el ejercicio de sus funciones (arts. 1384 del Cód. Civil y 216, párrafo 1º, del Cód. de Comercio). (2) Según las reglas ordinarias el propietario debería estar obligado sobre todos sus bienes. Pero el Código de Comercio restringe la responsabilidad del propietario de un navío, distinguiendo entre su fortuna de mar (ó fortuna flotante) y su fortuna de tierra; según el art. 216, párrafo 2, el propietario no está obligado sino sobre la primera en razón de los actos ó hechos del capitán. (3) Esta derogación de los principios generales se explica por diversas razones: el propietario del navío no puede en razón misma de la distancia, vigilar al capitán; la elección del capitán ni aun es enteramente libre para él, ya que no puede hacerla sino entre las personas que reúnen ciertas condiciones determinadas por las leyes (núm. 848). En fin, la responsabilidad ilimitada del propietario podría desviar á muchas personas de consagrarse al comercio de los armamentos, el número de los navíos disminuiría por eso, lo que produciría una elevación de la tasa del flete.

(1) Art. 2378 del Cod. civ. del D. F. de México.

(2) Arts. 1481 del Cód. Civil y 331 frac. II del Penal del D. F. de México.

(3) Arts. 672, 673 y 692 del Cód. de Comercio de México.

ABELARDO A. LEAL

27. No estando obligado el propietario sino sobre su fortuna de mar, puede librarse abandonando á los acreedores el navío, tal como está y el flete del último viaje. Pero no hay que comprender en el abandono la indemnización que cobra de la compañía de seguros cuando el navío está asegurado. El propietario del navío ha tomado sobre su fortuna de tierra las primas de seguro en cambio de las cuales se ha pagado la indemnización; se llegaría, pues, á su fortuna de tierra, si estuviera obligado á comprender esta indemnización en el abandono.

La facultad de abandono del navío y del flete existe para el propietario del navío, trátese de la responsabilidad recaída sobre él en razón de los delitos ó cuasi delitos del capitán ó aun de obligaciones provenientes de contratos concluidos por el capitán para las necesidades de la expedición y á las que está sujeto el propietario del navío en su calidad de mandante. Una ley de 14 de Junio de 1841, que ha modificado el texto del art. 216 del Cód. de Comercio, ha hecho desaparecer la controversia que había surgido sobre este último punto. Pero, por generales que sean los términos del art. 216, es cierto que el abandono del navío y del flete no se admite, cuando el propietario del navío ha concurrido á los actos del capitán ó ha participado en sus faltas; no hay entonces ninguna razón para restringir su responsabilidad. Además, el art. 216 supone actos ejecutados por el capitán en virtud del mandato general que se le ha dado por lo mismo que se le ha encomendado la dirección del navío; es extraño á los actos que el capitán ejecuta en virtud de un mandato especial y formal. Por ejemplo, si un capitán hace asegurar el navío en virtud del mandato del propietario, éste no puede hacer el abandono para librarse de la obligación de pagar las primas de seguro.

No teniendo nada de necesario un mandato de este género, no hay motivo para tratar las cosas de otro modo que si el propietario fuera otra persona que el capitán.

De los principios que se acaban de exponer el legislador mismo (art. 216, párrafo 3) ha sacado consecuencias lógicas para los casos bastante frecuentes en que el capitán es, ya propietario único, ya copropietario del navío que manda. Si es único propietario, está obligado indefinidamente, sin poder librarse por el abandono del navío y del flete; si es copropietario, se admite el abandono; pero queda obligado personalmente en razón de los compromisos contraídos por él en una parte proporcional á su interés y no lo libera sino por el exceso. Así, supongamos un empréstito de 100,000 francos contraído por el capitán que es copropietario del navío por una cuarta parte; abandonando el navío y el flete, el capitán se libra de las  $\frac{3}{4}$  partes de la deuda; pero por la otra cuarta parte, estará obligado aun sobre su fortuna de tierra.

827 bis. *Cláusulas de irresponsabilidad.*—¿El propietario, responsable, en principio, de las faltas del capitán, no puede descargarse de esta responsabilidad por una cláusula formal? Se lo ha negado, diciendo que semejante cláusula es contraria al orden público, por estimular el fraude ó la negligencia. Esta doctrina está condenada con justicia por la Corte de Casación. Seguramente no es posible exonerarse de antemano de sus fraudes ó de sus culpas graves. Pero ¿en qué es contraria al orden público la exoneración de las culpas no intencionales? Nos es imposible advertirlo. Por lo demás, no es dudoso que, al contratar un seguro, el propietario de un navío puede exonerarse de las culpas del capitán (art. 353 del Cód. de Comercio). ¿Por qué no podría obtener, de una manera directa, por una cláusula expresa, el objeto que alcanza indirectamente por el seguro?

828. *Efectos del abandono.* A consecuencia del principio del abandono, se puede decir que el propietario de un navío está sujeto á una obligación facultativa en razón de los actos y hechos del capitán; debe una suma de dinero y

tiene la facultad de liberarse abandonando el navío y el flete. El abandono libra, pues, al propietario. Según la opinión común los acreedores á quienes se hace el abandono del navío se convierten en sus propietarios de tal manera que podrían conservar el precio de la venta del navío, si por casualidad excediese del monto de los créditos. Esto es lo que ha hecho indicar antes (núm. 822) el abandono entre los modos especiales de adquisición de la propiedad de los navíos.

Es necesario no confundir con el abandono la cesión en favor del asegurador, que supone un navío asegurado (V. núms. 931 y siguientes).

829. El art. 216, que consagra la facultad de abandono, no habla sino del propietario del navío. Sin embargo, el capitán obra también á veces por otras personas, particularmente por los propietarios de las mercancías transportadas. Debe hacer todo lo necesario para llevarlas en buen estado al puerto de destino y, con este objeto, puede suceder que contraiga obligaciones. ¿Los propietarios de las mercancías estén sujetos á ellas sobre todos sus bienes ó solamente sobre su fortuna de mar, es decir, de tal manera que puedan liberarse, abandonándolas á los acreedores? La cuestión puede surgir particularmente cuando el capitán ha tomado prestado para las necesidades del cargamento ó ha hecho gastos de salvamento. Seguramente se puede invocar, para admitir la obligación ilimitada de los propietarios de las mercancías, el principio general del artículo 2092 del Cód. Civil; pero nos parece más racional admitir la facultad de abandono. Sería singular que los propietarios de las mercancías, que son los cargadores ó los destinatarios, fuesen tratados más rigurosamente, cuando se trata de las obligaciones del capitán, que los propietarios del navío, cuando los primeros no toman parte de ordinario en la elección del capitán.