

TERCERA PARTE.

DEL COMERCIO MARITIMO.

CAPITULO I.

De los navíos y demas embarcaciones de mar.

EXPRESIONES RELATIVAS AL COMERCIO MARÍTIMO.—En el lenguaje marítimo se emplean frecuentemente las expresiones siguientes:

Navío, toda embarcacion de mar destinada al comercio.

Buque, embarcacion marítima perteneciente al Estado.

Tonelada, medida ó peso mercantil que se emplea para el flete de los navíos; es tambien la unidad que sirve para determinar el lastre de los navíos.

En el primer caso, la unidad varia segun la clase de la mercancía que ha de ser trasportada; en el segundo, es del todo constante y representa el peso ó el volúmen. El derecho de navegacion se paga segun el número de toneladas, volúmen ó peso que los navíos pueden legalmente trasportar.

Lastre, operacion por la cual se calcula la capacidad de un navío.

Tonelaje, capacidad del navío.

La palabra *navío* comprende, ipso jure, todos los accesorios, cuando se la emplea en los contratos ó en las disposiciones de la ley. Se llama *cuerpo* al navío con sus accesorios, por oposicion á las *facultades* que son las mercancías y demás objetos del cargamento.

DOCUMENTOS QUE DEBE TENER UN NAVÍO.—Todo navío, antes de salir del puerto, debe llevar consigo los siguientes documentos:

1.º *Acta de propiedad del navío*. Contrato con el constructor, ó facturas ó recibos de obreros y proveedores, ó instrumento de venta, ó constancia de adjudicacion en pago.

2.º *Acta de matrícula* (francisation). Todo aquel que haya hecho construir un navío, está obligado á declararlo. Exámen del navío para cerciorarse de su buena construccion; cálculo del tonelaje. La acta de matrícula que se levante despues, contendrá el nombre del propietario, la descripción del navío, su tonelaje, la constancia de haber sido reconocido y de que es de construccion francesa. El navío recibe un nombre que no puede variar, sino en virtud de nueva declaracion, Cada vez que se transmita la propiedad del navío, será necesaria una nueva acta de matrícula.

3.º *Rol de equipaje*. Constancia ó estado certificado de todas las personas que se hallan á bordo.

4.º *Cartas-partidas*. Documentos en los cuales constan los contratos para el transporte de las mercancías.

5.º *Conocimientos ó pólizas de carga*. Estado de las mercancías que el capitán del navío confiesa haber recibido á bordo.

6.º *Actas de visita*. Actas que acreditan que el navío ha sido visitado y declarado en aptitud de darse á la mar.

7.º *Recibos de derechos pagados en la aduana y recibos de fianzas*.

8.º *Manifiesto ó factura*. Estado general de la carga, conocimiento general. Los recibos de la aduana deben corresponder exactamente á la factura.

9.º *Patente de sanidad*.

10.º *Permiso de salida*. Autorizacion para salir del puerto, dada por la autoridad; especie de pasaporte que todo navío debe procurarse. El permiso no sirve más que para un viaje (por un año si se trata de comercio de cabotaje en pequeña escala).

11.º *Patentes de direccion y de salvamento*. Pilotos prácticos.—Almacenes de salvamento.

LOS NAVÍOS SON BIENES MUEBLES.—Los navíos y demás embarcaciones marítimas son bienes muebles. Sea cual fuere su magnitud, fácilmente cambian de lugar (*Art. 190, Cód. de com.*).

Sin embargo, en razon de su importancia, los navíos no están sujetos á las reglas todas que rigen á los bienes muebles; por eso es que:

MUEBLES COMUNES.

- I. La posesion sirve de título.
- II. Desapoderándose de ellos su dueño, no pueden perseguirlos los acreedores.

NAVÍOS MUEBLES POR LA LEY.

- I. El principio de que la posesion sirve de título, no está admitido.
- II. Están afectos de una manera especial al pago de las deudas del dueño. Los acreedores podrán perseguirlos aun cuando se encuentren en poder de tercero, y atacar la validez de su venta.
- III. Reglas especiales existen para el secuestro y venta de navíos (*Art. 190*).

CRÉDITOS PRIVILEGIADOS.—Ciertos créditos, ya porque se refieran á un interés general, ya porque provengan de contrato celebrado en razon del navío, ó por su uso, son llamados por la ley, de preferencia á los demás créditos, aun de los mismos hipotecarios, y se llaman privilegiados. Los navíos, pues, están afectos al pago de esos créditos favorecidos. ¿Cuáles son? El Código de comercio los enumera por orden de preferencia.

Son privilegiadas en el orden en que se van á detallar, las deudas siguientes:

- 1.º Los gastos judiciales y demás erogados en la venta y distribucion del precio.
- 2.º Los derechos de pilotaje, tonelaje, cala, anclaje, etc., (comprobados con recibos legítimos).
- 3.º Sueldo del vigilante y gastos de vigilancia del navío desde que entró al puerto hasta la venta.
- 4.º Alquiler de almacenes de depósito de los accesorios del buque.
- 5.º Gastos de conservacion del navío y sus accesorios ó aparatos, despues de su último viaje y de su entrada al puerto. (Acreditados con estados aprobados por el presidente del tribunal mercantil).
- 6.º Sueldos y salarios del capitán y demas gente de equipaje, em-

pleados en el último viaje (comprobados por las constancias de ajuste y desenganche en las oficinas de la inscripcion marítima).

7.º Cantidades prestadas al capitán para atender á las necesidades del buque en el último viaje, y el reembolso del precio de las mercancías que hubiere vendido con el mismo objeto (acreditadas con los estados del capitán, y con las actas levantadas para comprobar la necesidad de los préstamos ó de las ventas, firmadas por el capitán y los principales de la tripulacion).

8.º Cantidades que se deban al vendedor, á los proveedores y obreros empleados en la construccion del navío, si aun no hace su primer viaje; y cantidades debidas á los acreedores por gastos de armamento, equipo y semejantes, ántes de la partida del navío, si ha hecho ya algun viaje.

9.º Las cantidades prestadas á la gruesa sobre el *cuerpo*, accesorios, provisiones, armamento y equipo ántes de la partida del buque.

10. El monto de las primas de seguros hechos sobre el cuerpo del navío, sus accesorios, provisiones, armamento y equipo, y debidas por el último viaje. (Acreditado con la póliza respectiva).

11. Los daños y perjuicios debidos á los fletadores, por la falta de entrega de las mercancías que hubieren cargado ó por el reembolso de las averías sufridas por las mismas mercancías, por falta del capitán ó del equipaje (*Art. 151 y 192*).

Los acreedores comprendidos en cada uno de los números de este artículo 191, concurren á prorata, en caso de no alcanzar el precio (*Art. 191*); es decir, todos juntos y en proporcion á lo que se les deba. (1)

EXTINCION DE LOS PRIVILEGIOS SOBRE LOS NAVÍOS.—Los privilegios de los acreedores se extinguirán con la accion principal. Así, pues, pagada la deuda, compensada ó remitida por el acreedor, el privilegio se acaba. (*Art. 193*).

[1] ¿No hay contradiccion entre el art. 191 [*in fine* y núm. 7] y el art. 323, que concede preferencia al último préstamo, cuando se han contraido varios, durante un mismo viaje?—Para concillar estos artículos, pudiera decirse que uno es aplicable al caso de que los préstamos se hubiesen hecho en un mismo puerto, y el otro al caso de que ellos no hayan verificádose en el mismo puerto. Pero esto no bastaria, y seria preciso llegar hasta afirmar que el art. 191 [núm. 7] solamente es aplicable al caso de que los préstamos hubiesen sido contraidos simultáneamente, en un mismo puerto y en una misma fecha.

Extinguense tambien los privilegios por la venta en pública y judicial almoneda, hecha con las formalidades que más tarde veremos; ó cuando vendido *voluntariamente* el navío, haga un viaje marítimo con el nombre y por cuenta del adquirente, y sin oposicion por parte de los acreedores del vendedor. (Art. 193).

Se ve, pues, que hay una diferencia entre la venta judicial y la voluntaria, en cuanto á la extincion del privilegio. La venta judicial es pública. De ella tienen noticia los acreedores, que pueden presentarse para ser pagados con el precio. Si no se presentan, no se extinguirá el crédito, pero dejará de ser privilegiado.

La venta voluntaria no tiene los mismos caracteres de publicidad, y en consecuencia, no será bastante para despojar á los acreedores de sus privilegios. Los conservarán, pues, no obstante la venta, y podrán proceder contra el adquirente y reclamar el buque como la garantía de sus créditos.

Pero una vez armado el buque por el adquirente, cuando ha emprendido á sus expensas un viaje marítimo, la venta se hace pública, los acreedores que le dejaron partir sin oponerse, perderán su privilegio y el navío dejará de ser la garantía de sus créditos.

Se dice que un navío ha hecho un viaje marítimo, cuando se han hecho constar su partida y su llegada en dos puertos diferentes y treinta dias despues de la salida; cuando, sin llegar á otro puerto han trascurrido más de sesenta dias entre la partida y la vuelta al mismo puerto, ó cuando el navío habiendo partido para un viaje de larga duracion, ha estado de viaje por más de sesenta dias sin reclamacion por parte de los acreedores al vendedor. (Art. 194).

VENTA VOLUNTARIA DE UN NAVÍO.—La venta voluntaria de un navío debe hacerse por escrito, en razon de la importancia de la venta; sin embargo, la venta verbal no será radicalmente nula, obligará á los contratantes; pero si alguno de ellos la negare, no sería admisible, para probarla, la prueba testimonial. El contrato por escrito que la ley exige, es para que haya un medio de prueba, más bien que como una solemnidad indispensable. Hay que tener en cuenta tambien, que la venta verbal, por carecer de fecha auténtica, no obligará á tercero. (Art. 195).

La venta puede hacerse de todo el navío ó de una parte, porque los navíos son susceptibles de una division imaginaria, debiendo dividirse la utilidad que con ellos se obtenga. (Art. 195).

El navío puede ser vendido total ó parcialmente, en el puerto ó estando de viaje. (Art. 195).

PRECAUCION EN FAVOR DE LOS ACREEDORES.—La venta de un navío de viaje no altera los derechos de los acreedores. Los derechos de éstos se extinguirán cuando el navío haga, despues de su venta, un viaje por cuenta del adquirente. En consecuencia, no obstante la venta el navío ó su valor continuará siendo la garantía de los acreedores que, si lo creen conveniente, aun podrán atacar por fraudulenta la enagenacion. Esta última accion es, en el fondo, inútil, pues que los acreedores tienen facultad para pedir el secuestro del buque y promover su venta judicial. (Art. 196).

CAPITULO II.

Del secuestro y venta de los navíos.

SECUESTRO DE LOS NAVÍOS.—Los buques, así como los demas bienes del deudor, pueden ser embargados por los acreedores. Son, en efecto, la garantía de sus créditos. Pero en razon á la importancia de estos bienes muebles, su secuestro y venta están sujetos á reglas especiales. (*Art. 197, C. C.*)

PROHIBICION DE EMBARGAR.—El navío no puede ser secuestrado cuando va á hacerse á la vela. No ha permitido el legislador, que los acreedores que han dejado hacer el armamento, trasportar la carga y preparar el viaje, puedan interrumpir la empresa y vejar á los propietarios del navío, á los negociantes que lo cargaron, al equipaje ajustado y al comercio entero. El navío próximo á hacerse á la vela no es secuestrable (*Art. 215*), y estará en esa situacion cuando el capitán tenga ya todos sus documentos en corriente. (*Id.*)

Podrá, sin embargo, tener lugar el secuestro por razon de las deudas contraídas á causa del mismo viaje; pero en este caso, la fianza impedirá que se lleve adelante el secuestro. (*Id.*)

MANDAMIENTO DE PAGO.—No procederá el secuestro sino hasta despues de veinticuatro horas de hecho el mandamiento de pago.

Se entiende por mandamiento, el acto por el cual un ejecutor, en virtud de título ejecutivo, intima á una de las partes para que cumpla con la obligacion que se impuso.

Para embargar el navío, como cualquiera otra cosa mueble, se necesitará, pues: 1° *Un título ejecutivo*; 2° *Un mandamiento ó intimacion de pago* (*Art. 198*).

¿A quién debe notificarse el mandamiento? Debe distinguirse:

Si se trata de un crédito comun, el mandamiento se hará saber al propietario en persona ó en su casa. El propietario es, en efecto, el deudor, él, pues, deberá ser reconvenido.

Si se trata del proveedor del navío, por ejemplo, como el navío es, en cierto modo, el deudor directo, el mandamiento deberá hacerse saber al capitán del navío, á fin de evitar que se dé á la vela y arrebatase así al acreedor la garantía de su crédito.

El mandamiento precederá al secuestro. Se levantará acta del embargo y se nombrará un depositario (1).

[1] Suprimimos algunos párrafos de este capítulo que se ocupan del simple procedimiento.

CAPITULO III.

De los dueños de navíos.

ADQUISICION DE LA PROPIEDAD DE UN NAVÍO.—Se puede adquirir un navío: 1º Por cualquiera de los medios conocidos para la trasmision de la propiedad, venta, donacion, herencia, etc.; 2º Haciéndolo construir por un armador, previo ajuste; 3º Mandándolo hacer directamente, y por cuenta propia, á un constructor.

Antes hemos dicho que para ser botado á la agua, un buque, debe ser matriculado ántes.

Actualmente los extranjerios pueden tener propiedad en navíos franceses, con tal que la mitad, al ménos, pertenezca á franceses. [1].

A QUIEN DEBE ENTENDERSE POR DUEÑO DEL NAVÍO.—El Código comprende bajo la denominacion de dueño del navío, tanto á aquel á quien pertenece el buque mismo, como al que hizo los gastos de armamento; es decir, al armador. Pero estas dos calidades no siempre están reunidas en una misma persona. Generalmente, el propietario de un navío lo arma él mismo, le proporciona equipaje; y armado ya, lo emplea en su servicio, ó al de un tercero, al cual se lo alquila. Dícese entónces que es propietario-armador. Pero el dueño puede tambien alquilar su navío desarmado, de manera que el locatario tenga necesidad de formar el equipaje, y entónces el locatario será el armador.

[1]. Algunos negociantes son incapaces de tener la propiedad de un navío, cuando de él han abusado para cometer un crimen. El propietario capitán de un navío, que hubiere hecho el transporte de esclavos, no podrá recibir ni de la administracion de marina ni de la aduana, documento alguno de los que sirven para hacer constar la nacionalidad francesa del buque, todo, sin perjuicio de las penas respectivas.

RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO-ARMADOR.—Todo propietario-armador de navíos es responsable civilmente de los hechos del capitán, y está obligado por los compromisos de éste, en todo lo relativo al navío y á la expedicion.

Puede libertarse de esa responsabilidad, abandonando el navío y el flete (*Art. 216, Ley de 14 de Junio de 1841*).

RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO NO ARMADOR.—¿Qué sucederá, si las dos calidades de propietario y armador no están reunidas en una misma persona?

Si el propietario eligió capitán, él sólo responderá al armador, contra el cual no puede deducir recurso alguno. Si el propietario entregó su navío al armador, sin elegir capitán, se puede preguntar á cuál de los dos podrian reclamar los terceros contratantes.

CONTRA EL PROPIETARIO.

El propietario tendrá sus recursos en garantía contra el armador, por las responsabilidades contraídas por razon de hechos del capitán.

CONTRA EL ARMADOR.

El armador es el único responsable de los hechos del capitán. El armador quedará libre abandonando el flete y aun el navío, que es la garantía de los acreedores, salvo el recurso del dueño contra el armador que cedió el navío.

RESPONSABILIDAD DEL CAPITAN PROPIETARIO Ó CO-PROPIETARIO.—Si el capitán que se obligó fuere á la vez propietario y capitán, ó copropietario y capitán, no se le concederá el derecho de abandonar para quedar libre de responsabilidad, sino que se aplicará el art. 2092 del Cód. civ., concebido así: "Todo aquel que personalmente se obligue, está obligado á cumplir, y responde para este efecto con sus bienes muebles é inmuebles presentes y futuros."

DERECHO DE DESPEDIR AL CAPITAN.—De la misma manera que el mandante puede revocar el poder cuando lo crea conveniente, así puede el dueño despedir al capitán, sin que haya derecho por parte de éste á reclamar indemnizacion, si no fué pactada por escrito. Pero si

el capitán fuere despedido en un país que no sea en el que fué contratado, tendrá derecho á una indemnización para volver, porque el dueño está obligado á dejarle donde le tomó (*Art. 218*). Si el capitán hubiere estipulado que no se le despediría sino con justa causa, ésta cláusula no tendrá valor alguno. El derecho que el dueño tiene de despedir al capitán, es una facultad de orden público. La necesidad de probar la causa de revocación sería un manantial de litigios, que pondrían trabas á una situación que necesita celeridad.

Si el capitán despedido fuere co-proprietario del navío, podrá renunciar á la co-propiedad y reclamar el pago del capital que represente su parte (*Art. 219*). Justo es, en efecto, concederle el derecho de pedir el pago. Tal vez no haya consentido en tener una parte de interés en el buque, sino porque iba á tener su mando. Sin embargo, ese derecho es facultativo, y no se puede obligar al capitán á hacer uso de él.

El pago de la parte del capitán despedido, lo harán en su totalidad los que hubieren formado la mayoría que decidió la separación: ¿cómo podría obligarse á los que no estuvieron por ella á contribuir á un desembolso que ellos no motivaron?

Si el capitán fuere co-proprietario por más de la mitad, no podrá ser despedido, porque sólo él representa la mayoría.

El importe del capital que ha de pagarse, será fijado por peritos que al efecto se nombren por convenio ó de oficio (*Art. 219*).

En caso de co-propiedad de un navío, el interés común se fija por el voto de la mayoría (*Art. 220*). Todos los co-proprietarios están obligados á seguir el voto de la mayoría, lo que procura mayor celeridad en las operaciones del comercio marítimo.

La mayoría no se computa por el número de votos, sino por el interés que cada uno de ellos tenga en el navío; de manera que, el que sea co-proprietario de más de la mitad, sólo él formará la mayoría. Era justo que la opinión del que tuviere mayor interés prevaleciera sobre la de los demás (*Art. 220*).

La mayoría decide: 1° El reglamento de la empresa y el destino del navío; 2° La elección de capitán y resto del equipaje; 3° La asignación de sueldos y la redacción de las instrucciones necesarias para el viaje; 4° El arreglo de lo concerniente á la locación y armamento

del navío. En caso de negativa de los interesados á contribuir para los gastos acordados, la mayoría podrá contratar un préstamo á la gruesa, por cuenta y riesgo de los renuentes, y después de obtener una sentencia que dé la autorización.

Hay algunas decisiones que no obligan á la minoría:

1° Las resoluciones sobre seguros; porque el seguro no es un objeto de común interés;

2° Las resoluciones relativas á especulaciones extranjeras, á menos que la sociedad se haya celebrado precisamente con ese objeto.

La licitación (*venta en pública subasta*) del navío poseído pro-indiviso, solamente podrá tener lugar si fuere pedida por los propietarios cuyo interés represente la mitad del total, á menos de convenio en contrario (*Art. 220*).

Debe observarse:

1° La derogación del derecho común que permite á cualquiera de los dueños pro-indiviso pedir la partición; la ley no quiso permitir en este caso, que la venta del navío fuera resultado del capricho ó de la mala voluntad:

2° El número de votos que se exijan: ya no se trata de una mayoría personal ó de interés; con dos votos opuestos, justificados por un interés igual en el navío, bastará para que haya lugar á la licitación.

Es evidente que las pérdidas y ganancias se reparten entre los interesados, en proporción á la parte de cada uno.