

# Los créditos privilegiados sobre el buque

F) Los créditos por contribuciones obligatorias debidas a la Caja de Inválidos de la Marina mercante y a otras instituciones de previsión y asistencia social para la gente de mar (35).

El hecho de que estos créditos sean reconocidos privilegiados en el Proyecto italiano se encuentra en íntima relación con un problema al que ya nos hemos referido cuando nos hemos ocupado de los créditos reunidos bajo la letra C). Allí dijimos (36) que en el Proyecto italiano no persiste el inconveniente que se presentaba en el Código francés cuando éste se refería a *frais de justice et autres*; y asimismo nos ocupamos de la diversidad de opiniones que las palabras *et autres*, con su imprecisión, habían hecho emitir a los tratadistas en relación a cuáles créditos debían ser incluidos en esta categoría.

Ya vimos (37) cuáles autores (Demangeat, sobre Bravard y Bedarride entre otros) creían se debían incluir en las palabras *et autres* no solamente los gastos de justicia, sino también las sumas debidas a la Caja de Inválidos y a otras instituciones de previsión

(35) *I crediti per contributi obbligatori dovuti alla Cassa Invalidi per la Marina mercantile godono privilegio generale sui mobili del debitore, e di privilegio speciale sulla nave anche per el periodo posteriore alla attuazione del R. Decreto-legge 5 Luglio 1928, n. 1816.* (Tribunal de Nápoles, 12 de Junio de 1933. *Foro italiano*; 1933, vol. LVIII, parte I, pág. 1.287.)

(36) Ved pág. 116 de este trabajo.

(37) Ved nota 14.

y asistencia social. Ahora bien : esta extensión de la letra de la Ley en materia de créditos privilegiados no debe admitirse. Pero, por otra parte, estos créditos debían ser garantizados. Y es precisamente el Proyecto italiano que, aceptando las normas de la Convención de Bruselas, pone fin a las incertidumbres y al mismo tiempo provee a garantizar créditos justos, y que lo son, tanto en su nacimiento como en su naturaleza intrínseca. En el segundo número de su artículo 443 menciona el proyecto de una manera expresa los créditos de que nos ocupamos. Pero es más : con esta mención expresa afirma la posición que nosotros sostuvimos anteriormente (38) de considerar ilícita la extensión defendida por Bedarride y Demangeat, ya que, evidentemente, cuando en otro número del mismo cuerpo legal se mencionan gastos que se pretendían incluidos en las palabras *et autres*, se prohíbe cualquier ulterior extensión. Efectivamente, si la ley quisiera proteger a otros créditos, continuaría mencionándolos en números o apartados especiales. Por consiguiente, aquellas incertidumbres, que ya difícilmente podían existir en el Proyecto italiano (por la dificultad—casi imposibilidad—de plantear en éste la cuestión de la extensión de los créditos mencionados en el número 1 del artículo 443), ahora es absolutamente imposible existan. El criterio de la Ley, netamente opuesto a la extensión en materia de privilegios, es evidente, de lo que se deduce que sería abusiva cualquier extensión, aun tratándose de privilegios de escasa importancia y cuantía, e incluso cuando los créditos que mediante la extensión quisieran protegerse merecieran por su índole la discutida preferencia de la Ley.

Se puede, por consiguiente, afirmar que solamente los créditos expresamente mencionados en el Proyecto como privilegiados gozarán de la cualidad de tales. Más allá de la letra de la Ley no puede existir ningún crédito privilegiado.

G) Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la contribución de la nave a las averías comunes.

También estos créditos encuentran la razón de ser considerados

(38) Ved pág. 116.

como privilegiados en el hecho de que han cooperado a la conservación de la nave en el patrimonio del naviero o del propietario de la misma y, por consiguiente, que en ellos se encuentra una importantísima razón de la conservación de la garantía común o, por lo menos, de haber evitado una disminución del valor de esta garantía mayor de la que ha sobrevenido. Como consecuencia, aquellos que en esta categoría han llegado a ser acreedores han realizado un no pequeño servicio a todos los que ya antes lo eran, conservando su garantía.

Es, por consiguiente, lógico y justo pasen delante de ellos; he aquí la razón por la cual las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la contribución de la nave a las averías comunes deben ser clasificadas entre los créditos privilegiados.

H) Las indemnizaciones por robo o por otros accidentes de la navegación, como también aquellas por daños en puertos y vías navegables, las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a los tripulantes, y las indemnizaciones por pérdidas o averías de la carga y de los equipajes (39).

No se puede discutir si estos créditos son o no privilegiados; la Ley lo dispone claramente así y desde este momento toda discusión es inútil. Pero otra cosa, y muy distinta, es si *deben ser* privilegiados, si existen razones que les confieran las cualidades necesarias para encontrar en la Ley el tratamiento favorable que ella concede a los créditos privilegiados. Ciertamente, y sobre todo en lo que se refiere a las indemnizaciones por robo y otros accidentes de la navegación, no se puede decir existan las mismas razones, en virtud de las cuales son considerados privilegiados los créditos ya estudiados. No se puede de ninguna manera afirmar para ellos la existencia de todas aquellas especiales circunstancias que

(39) La aplicación de los créditos aquí reunidos fué suspendida por la Ley de 31 de Diciembre de 1928, núm. 3.055, hasta que sea ratificada por parte de Italia la convención sobre privilegios e hipotecas. (*Progetto di Codice marittimo*; edizione della Commissione Reale. Roma, 1931. Núm. 1.189, pág. 992, nota 1.)

justifican la concesión del privilegio a ciertos créditos frente a otros.

¿Cuáles son estas razones? Tres principalmente: primera, una razón de índole moral, de defensa de los acreedores más modestos, que al mismo tiempo tienen a su favor la importancia de su intervención. Segunda, una razón de utilidad, utilitaria: los créditos que se consideran privilegiados han contribuido a la conservación de la nave en el patrimonio del naviero, bien evitando que pereciera, bien conservando en las mejores condiciones de valor los elementos integrantes de la fortuna de mar. Tercera y última razón, es la que se aduce en apoyo de los gastos de justicia, absolutamente indispensables para hacer posible la ejecución sobre la nave de los créditos anteriormente existentes.

Ahora bien: ¿puede afirmarse que alguna de estas razones apoye la concesión del privilegio a los créditos resultantes, por ejemplo, de un abordaje? Evidentemente, no. Y entonces, ¿existe alguna otra razón sobre la cual se puede apoyar la construcción del Proyecto italiano? Ciertamente sería muy difícil encontrarla completamente satisfactoria; quizá imposible. El abordaje es un accidente de la navegación, y sus consecuencias no deben acarrear daño a los acreedores, que no tienen otro vínculo de relación con la fortuna de mar que el formado por su mismo crédito. Ni siquiera la idea de un abordaje culposo—y tratándose de abordaje doloso podría decirse otro tanto—ayuda a considerar como privilegiados a los créditos en el o con ocasión de él nacidos; establecerlo de distinta manera sería tanto como castigar a un inocente; sería hacer recaer las consecuencias de la culpa o del dolo sobre persona—sobre el patrimonio de persona—que no ha intervenido para nada en el incidente en el cual nacieron los créditos.

Más fácil es considerar como privilegiadas las indemnizaciones por lesiones a los pasajeros o a los tripulantes; y las indemnizaciones por pérdidas o averías en la carga y en los equipajes. Para estos créditos ya se puede encontrar una base contractual sobre la cual edificar el privilegio; el contrato realizado por el propietario de la nave (sea de pasaje, de enrolamiento o de fletamento) nos proporciona un primer elemento—mínimamente indispensable—, para la concesión a estos créditos de una situación privilegiada sobre los demás. No obstante, tampoco estos créditos tienen una base tan segura e indu-

dable como los otros ya examinados precedentemente; no se encuentran razones tan perfectamente justas para incluirlos entre los privilegiados. Y buena prueba de cuanto llevamos dicho es la posición un tanto desconfiada respecto a ellos del legislador italiano, que, lejos de admitirlos pura y simplemente, aun encontrándose establecidos en el Proyecto, suspende su plena aplicación hasta que sea ratificada por Italia la convención sobre privilegios e hipoteca naval.

I) Los créditos provenientes de contratos estipulados o de operaciones realizadas por el Capitán, sea o no propietario de la nave, fuera del puerto de matrícula, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades efectivas de la conservación de la nave y de la continuación del viaje (40).

Hemos llegado al examen del último grupo de los créditos privilegiados establecido en el Proyecto italiano.

Ya en las más antiguas legislaciones marítimas se reconoció el privilegio por las sumas prestadas al Capitán para satisfacer las necesidades del buque. Así, entre otras, se establece este privilegio en la ley del Consulado del Mar (capítulo CV), en el Guidon de la Mer (capítulos XVIII y XIX) y así también en el artículo 19 de la *Ordonnance de la Marine* de 1681.

De la dicción misma empleada por el Proyecto se debe deducir que aquellos créditos derivantes de contratos o de operaciones realizados por el Capitán, para gozar de la cualidad de privilegiados, deben responder en su origen a determinadas condiciones; si éstas no se presentan, los créditos, bien que derivados de contrato o de operación del Capitán de la nave, no serán privilegiados. Las referidas condiciones, enumeradas en el mismo Proyecto, son: 1.<sup>a</sup> Que el Capitán actúe fuera del puerto de inscripción de la nave. 2.<sup>a</sup> Que lo haga empleando los poderes que la Ley le ha concedido. 3.<sup>a</sup> Que tan-

(40) *E' privilegiato sulla nave a norma del R. Decreto-legge 5 Luglio 1928, anche il credito per fornitura di carbone per la continuazione del viaggio.* (Tribunal de Nápoles, 12 de Junio de 1933. *Foro italiano*; 1933, vol. LVIII, parte I, pág. 1.287.)

to los contratos como las operaciones sean necesarios, bien para la conservación de la nave, bien para la continuación del viaje.

No es ciertamente difícil comprender el porqué de la primera condición impuesta por el Proyecto italiano; si los contratos y operaciones llevados a cabo por el Capitán tienen algún valor, es porque él obra en representación del naviero; representación que es necesaria por la ausencia del representado del lugar donde el contrato se concluye o la operación se realiza; por consiguiente, siendo el puerto de inscripción el lugar donde se encuentra de hecho el naviero (al menos desde un punto de vista legal), la representación no existe si el contrato se concluye o la operación se realiza en ese puerto de matrícula. El Capitán, mientras se encuentre en el puerto de matrícula, no es el representante del naviero; y los contratos y las operaciones deben realizarse por el naviero y no por el Capitán. Por consiguiente, los terceros contratantes no tienen nada que ver con el Capitán del buque—que será entonces solamente el director técnico de la navegación—, y las operaciones y contratos por él realizados carecen de valor para obligar al naviero.

La segunda de las condiciones establecidas en el número cinco del artículo 443 del Proyecto no es otra cosa que el reconocimiento —también aquí— de la representación legal del naviero por parte del Capitán. El Capitán, cuando actúa como representante del naviero, lo puede hacer en una doble condición; o como representante convencional o como representante legal; en el primer caso obrará conforme a las facultades que le hayan sido otorgadas por el naviero; en el segundo, que es el que ahora nos interesa, en virtud de aquellas que le sean atribuidas por la Ley; por razones de su misión, el Capitán actúa con poderes determinados por la Ley, y éstos existen siempre, sin necesidad de ninguna autorización por parte del naviero; por el simple hecho de ser Capitán del buque, tiene ya esta representación legal del naviero. Ahora bien: para que los créditos provenientes de contratos estipulados o de operaciones realizadas por el Capitán sean privilegiados es preciso que éste, al estipular los primeros o al realizar las segundas haya obrado según aquella representación legal que le ha sido atribuida por la Ley, y no en virtud de una representación convencional que el naviero libre y voluntariamente le haya otorgado. Y todo esto para defender a los créditos no privilegiados de una actuación insidiosa del naviero, que

poniéndose de acuerdo con el Capitán y otorgándole un amplísimo poder de representación, podría estipular numerosos contratos, que, siendo privilegiados por haber sido estipulados por el Capitán, llegarían a hacer ilusorios los derechos de los acreedores quirografarios.

Finalmente, la tercera condición impuesta por el Proyecto para que sean privilegiados los créditos de que nos ocupamos no es sino una consecuencia de la prosecución en los principios informativos del Proyecto en relación con los créditos privilegiados; se habla, efectivamente, de conservación de la nave y de continuación del viaje. La conservación de la garantía común es la razón principal que hace a los créditos llegar a ser privilegiados. Y la continuación del viaje, desde el momento que hace posible se termine la empresa marítima iniciada, tiene también una importancia decisiva en la cuantía de aquella garantía, la cual se compone no solamente de la nave, sino también de los fletes; y éstos no serán plena y completamente exigibles hasta que la nave no concluya el viaje para el cual se ha contratado el fletamento.

Las sumas o facilidades que el Capitán haya obtenido para las necesidades efectivas de la conservación de la nave y la continuación del viaje han contribuido, como dice Boistel (41), a salvar la garantía común, y han permitido a la nave llegar al puerto donde podrá incluso realizarse la venta de la misma. Por esto han rendido un servicio importantísimo a todos los acreedores precedentes; he aquí la razón por la cual estos créditos vienen agrupados entre los privilegiados.

\* \* \*

Hemos con esto terminado de ocuparnos de los créditos privilegiados admitidos en el Proyecto e intentado justificarlos individualmente. Y no creemos deber ocuparnos de aquellos otros créditos, en otras legislaciones y aun en el mismo Código de Comercio italiano reconocidos como privilegiados, desde el momento que en estas notas nos hemos propuesto ocuparnos únicamente de los créditos privilegiados y de su justificación, únicamente en relación con el Proyecto de Código marítimo italiano de 31 de Julio de 1931.

ANTONIO BOUTHELIER ESPASA,

Doc r en Derecho.

(41) Véase ob. cit., núm. 1.131, pág. 834.