

Los créditos privilegiados sobre el buque (*)

(*La Convención de Bruselas de 1926 y el nuevo Proyecto de Código Marítimo Italiano.*)

Una primera visión del Proyecto italiano, después de haber examinado las reglas que sobre privilegios e hipotecas navales se aprobaron en la Convención de Bruselas de 1926, pone claramente de manifiesto hasta qué punto se adoptan en aquél las referidas reglas. Y así, en el Real decreto-legge 6 Gennaio 1928 (1) se da (en el número segundo del artículo primero) pleno y completo reconocimiento a la Convención Internacional para la unificación de algunas reglas concernientes a los privilegios y a las hipotecas marítimas, firmada en Bruselas el 10 de Abril de 1926 (2).

(*) Para la mejor inteligencia de este trabajo, pueden verse los artículos 580 de nuestro Código mercantil y 35 y 36 de la de Hipoteca Naval, de 21 de Agosto de 1893.

(1) Número 2.328, en la *Gazzetta Ufficiale* del 26 de Septiembre, número 224, convertido en ley el 19 de Julio de 1929; número 1.638, *Gazzetta Ufficiale* del 26 de Septiembre de 1929, número 224.

(2) Esta es la causa de que con el Real decreto-ley de 5 de Julio de 1928, número 1.816 (convertido en ley el 31 de Diciembre de 1928, número 3.055), haya sido modificado el entonces vigente Código de Comercio con la derogación de los artículos que se referían a los créditos privilegiados e hipotecas navales, y en el cual se adoptan casi íntegramente las disposiciones de la Convención. Aparecen suprimidas las trece categorías del Código y sólo se admiten las cinco de la Convención; si bien, por lo que se refiere a las disposiciones sobre abordaje o por otros accidentes de la navegación y a las indemnizaciones correspondientes por lesiones corporales o pérdidas o averías en el cargamento, se debe advertir que adquirirán pleno vigor únicamente con la efectiva entrada en vigor de la Convención; es decir, cuando por parte de Italia se haya hecho precisamente la ratificación de la Convención.

Naturalmente, el Proyecto, base del Derecho Marítimo italiano del futuro, no podía por menos de seguir la orientación dada en el Real decreto-legge del 1928 (3); y así vemos que se suprimen en el Proyecto las trece categorías de créditos privilegiados admitidas en el Código de Comercio italiano (4) y se aceptan solamente las cinco establecidas por la Convención (5); pero hasta qué punto sea real esta disminución, es decir, hasta qué punto sea menor el número de

(3) El artículo 443 del Proyecto reproduce exactamente el artículo 2 de la Convención de Bruselas de 1926.

El artículo 444, aunque no es reproducción de ninguno de los aprobados en Bruselas, no contradice ni modifica para nada los acuerdos internacionales, desde el momento que se limita a determinar que *i privilegi estendono i loro effetti alle imbarcazioni, agli attrezzi, agli arredi, alle suppellettili et a tutte le altre cose costituenti dotazione della nave*; se limita, por consiguiente, a repetir algo ya sabido, cual es que los privilegios gravan, no solamente a la nave considerada en su individualidad, sino también a los diversos accesorios de la nave.

El artículo 445 reproduce el 4 de la Convención, y el artículo 446 no hace sino repetir lo dicho en el párrafo último del mismo artículo 4 de la Convención.

El artículo 447 del Proyecto es reproducción del 5 de la Convención, y a su vez el 448 lo es del 6. El artículo 449, aun permaneciendo fuera de los límites de las materias reguladas en la Convención de Bruselas, carece de interés doctrinal y no producirá consecuencias prácticas desde el momento que se limita a conceder a los giratarios, cesionarios o acreedores la facultad de hacer anotar en los registros de la Administración Marítima el giro, cesión o constitución de hipoteca ya transcrita y anotada.

El artículo 450 repite el primer párrafo del 11 de la Convención, y los 451, 452 y 453 son fiel reproducción de los artículos 10, 8 y 9, respectivamente, de la Convención de Bruselas.

En el artículo 454 se utiliza la facultad concedida a las legislaciones nacionales por el artículo 9 de la Convención para establecer otras causas de extinción de los privilegios además de las previstas en Bruselas.

Los artículos 455 (liberación de la nave), 456 (instancia de venta en subasta de la nave y términos) y 457 (obtención de la propiedad de la nave) permanecen fuera de la Convención. Finalmente, el artículo 458 es reproducción del 7, y el 459 lo es a su vez del artículo 13 de la Convención.

Puede, pues, afirmarse que el Proyecto italiano, más que seguir las huellas del texto definitivamente aprobado por la Convención de Bruselas, se limita, simplemente, a hacer una traducción de las normas que en él fueron establecidas.

(4) Ya vimos en la nota 1 cómo esto no es derecho vigente en Italia en la actualidad.

(5) En realidad en esos cinco pueden encontrarse, como veremos, casi la totalidad de los que en el Código italiano aparecían distribuidos en trece números.

privilegios existentes en el Proyecto, con relación a los establecidos en el Código, es algo de lo que inmediatamente nos queremos ocupar.

LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS EN EL CÓDIGO Y EN EL PROYECTO

Puede afirmarse decididamente que el nuevo Proyecto de Código Marítimo italiano no disminuye (o al menos no introduce disminuciones de gran importancia) el número de los créditos privilegiados admitidos en el primitivo artículo 675 del Código de Comercio; si el propósito del legislador italiano era sancionar las reglas de Bruselas y obtener así aquella reducción, no ha ciertamente conseguido su propósito, como, por otra parte, tampoco lo ha conseguido la misma Convención de Bruselas.

No ha hecho otra cosa que reunir en cinco números los créditos privilegiados que anteriormente se encontraban más ampliamente distribuidos; y también es preciso hacer notar que si bien ha suprimido alguno de los privilegios existentes, también ha añadido algunos a aquellos que se encontraban sancionados en la precedente legislación.

Así vemos que, en el número 1 del artículo 443 del nuevo Proyecto se recogen los créditos que en el Código se encontraban en los números 1, 2, 3 y 4 del artículo 675; y que en el mismo número 1 del artículo 443 del Proyecto pueden ser comprendidos sin dificultad los privilegios indicados en los números 5 y 6 del indicado artículo del Código, ya que la terminología empleada en el Proyecto es mucho más susceptible de aplicación por extensión que la empleada en el Código, en el cual solamente se podían defender los créditos privilegiados expresamente mencionados como tales.

En el número 2 del artículo 443 del Proyecto se indican los mismos créditos que en el número 7 del artículo 675; pero se hace con un alcance mayor aún que el mismo del Código.

En el número 3 del artículo 443 del Proyecto se reproduce el 8 del artículo 675 del Código, con la particularidad que mientras éste habla solamente de las «sumas debidas por contribución a las averías comunes», el Proyecto se refiere a las «remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la contribución de la nave a las averías comunes».

El número 11 del Código viene a constituir el último párrafo del número 4 del Proyecto, y en éste se trata de las «indemnizaciones por pérdida o avería de la carga o de los equipajes»; bien entendido que mientras en el Código esas indemnizaciones eran privilegiadas únicamente en los casos en que las pérdidas o averías hubieren sobrevenido por culpa del Capitán o de la tripulación, en el Proyecto no se alude para nada a este elemento causal.

Finalmente, el número 5 del artículo 443 del Proyecto puede considerarse, y así es efectivamente, como una reproducción del número 9 del 675 del Código.

Por consiguiente, después de tal examen nos encontramos con que únicamente los créditos privilegiados mencionados en los números 10, 12 y 13 del artículo 675 del Código de Comercio no encuentran su puesto entre las normas correlativas del Proyecto a cuyo examen dedicamos el contenido de estas notas. Ahora bien: para lo que se refiere a los créditos mencionados en el número 13, es decir, para el préstamo a la gruesa y para aquellos otros en que la nave ha sido dada *in pegno*, no es de interés su conservación en el artículo 443 del Proyecto; para aquél, porque puede considerarse abolido de hecho su empleo en el comercio marítimo; para los segundos, porque la hipoteca naval (ésta es la traducción que hay que hacer de la expresión italiana *in pegno*, si bien, literalmente, su valor es muy otro en nuestra terminología jurídica) encuentra su propia organización en otros títulos del Proyecto, y por consiguiente no se puede dudar de su subsistencia.

Por lo que hace referencia a los créditos mencionados en el artículo 675, número 10, del Código, no tienen necesidad de ser expresamente recogidos en el Proyecto para gozar de la cualidad de privilegiados; ciertamente, nada es tan fácil a los aseguradores como descontar sobre la indemnización de seguro las primas debidas. Por consiguiente, aunque de un superficial y rápido examen del Proyecto parezca deducirse lo contrario, únicamente los créditos correspondientes al vendedor por el precio de la nave todavía debido han perdido su cualidad de privilegiados en el nuevo Proyecto. Por otra parte, en el Proyecto se atribuye esa cualidad a créditos que en el Código carecían de ella: son los mencionados en el párrafo primero del número 4 de su artículo 443; aquellos que corresponden a las indemnizaciones por abordaje u otros ac-

incidentes de la navegación, por daños a las obras de los puertos y vías navegables, y, finalmente, las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros o a los individuos de la tripulación.

Por todo lo expuesto puede afirmarse que el Proyecto no solamente no disminuye en gran cantidad el número de los privilegios anteriormente existentes, sino que incluso llega a añadir a ellos algunos créditos que en el Código no gozaban de la cualidad de privilegiados.

JUSTIFICACIÓN DE LOS CRÉDITOS PRIVILEGIADOS

La diversidad de la naturaleza de los créditos privilegiados reunidos en un mismo número del Proyecto hacen imposible un examen totalitario de cada uno de estos números. Por otra parte, no estimamos indispensable hacer una clasificación de los créditos privilegiados para discurrir sobre la necesidad o utilidad de que la Ley les conceda preferencia; por esto nos limitaremos a buscar los motivos, las razones que originan la concesión del privilegio a cada uno de los créditos, siguiendo el mismo orden que emplea el Proyecto para su enumeración.

A) Gastos de justicia debidos al Estado y gastos hechos en interés común de los acreedores para la conservación de la nave o para llegar a su venta y a la distribución del precio.

Son estos créditos los primeros mencionados (6) por el artículo 443 en su número primero, y lo son como aceptación en el Derecho Mercantil de las normas de Derecho común más generalmente admitidas; efectivamente, sería difícil encontrar una legislación en la cual los gastos de justicia hechos en interés de los acreedores no tuvieran la condición de privilegiados (7), y todas

(6) Exactísima la posición del profesor portugués Cunha Gonçalves, cuando afirma que este crédito *nao é propriamente um privilegio especial ou geral; é um credito «hors concours» pago sempre em primeiro lugar.* (Comentario ao Código comercial portuguez. Vol. III, pág. 304. Livraria Ferin. Lisboa, 1922.)

(7) Por lo que se refiere a la legislación italiana, nos encontramos con que el artículo 1.956 del Código civil establece este privilegio.

las razones que sirven para justificar la concesión de este privilegio en Derecho común actúan con la misma fuerza en la materia de que nos ocupamos, y los argumentos a actuar serán los mismos tanto en unas como en otras relaciones jurídicas. El privilegio de que se trata se basa en la equidad; en la idea de que es justo, ante todo, reembolsar al acreedor o acreedores de los gastos realizados en interés común de todos (8). Y la utilidad de tal actuación debe venir determinada en función de la medida en que ha contribuido a la conservación de la garantía común; aquellos gastos que han cooperado a la referida conservación de la garantía de todos los créditos, desde el momento que eran necesarios para la subsistencia de la fortuna de mar en condiciones propicias para que los acreedores puedan ser sobre ella pagados, deben indudablemente considerarse como privilegiados. Naturalmente, este grupo se limitará a los gastos hechos en interés de la totalidad de los acreedores y no podrán incluirse en él aquellos otros hechos en atención al interés personal de cada acreedor; estos gastos a que acabamos de referirnos, todo lo más se adjuntarán al crédito al cual han favorecido y se ordenarán en su mismo rango (9). Es preciso añadir, como advierte Brunetti (10), y fué ya hecho notar por Chironi (11), que este criterio de utilidad existe no para los acreedores con una garantía particular, sino para aquellos otros protegidos por una garantía general, que encuentra su origen en una obligación preexistente; así, por ejemplo, no existe para los acreedores que tengan una garantía hipotecaria (12).

(8) *Ils sont faits* (los gastos de justicia) *pour l'intérêt commun des créanciers; il est par conséquent juste que tous y contribuent: celui qui les a avancés, doit donc et être remboursé avant tout.* (Boulay-Paty: *Cours de droit commercial maritime*. Rennes, 1821. Vol. I, pág. 112.)

(9) Así también Ripert, en *Droit maritime*. Arthur Rousseau, éd. París, 1913. Núm. 1.022, pág. 804.

(10) Ved Brunetti: *Diritto marittimo privato italiano*. U. T. E. T. Torino, 1929. Vol. I. Núm. 164, pág. 539.

(11) Véase Chironi: *Trattato dei privilegi e delle ipoteche*. 2.^a ed. Torino, 1912. Vol. I. Núm. 80, pág. 171.

(12) *L'utilità consiste nella conservazione della garanzia generale, e siccome questa interessa quei creditori che sono privi di garanzia particolare, così di regola l'utilità non esiste per i creditori rispetto ai quali la garanzia sia concretata nell'ipoteca; esiste per quelli che hanno soltanto la garanzia generale derivante dall'obbligazione.* (Brunetti, ob. cit. Núm. 164, pág. 539.)

En el Proyecto italiano ha dejado de existir un inconveniente que se presentaba en el Código francés: nos referimos a la dicción del artículo 191, número 1.º, que a las palabras «frais de justice» añade «et autres». Esto es demasiado indeterminado para una materia tan delicada como los créditos privilegiados, y las opiniones acerca de cuáles créditos debían considerarse indicados con las palabras «et autres» no han sido unánimes. Así, en tanto existen tratadistas que estiman que se refieren siempre a gastos de justicia (comprendiendo aquí los extraordinarios derivados de incidentes procesales) (13), otros afirman que estas palabras aluden a los gastos que debe hacer el adjudicatario de la nave para alcanzar la libre disposición de la misma; así, por ejemplo, las sumas debidas a la Caja de inválidos de la Marina, los derechos de nacionalidad, los gastos de registro, etc. (14).

Parece más justa la primera opinión, ya que debe tratarse siempre de gastos realizados en interés común de los acreedores todos, y los indicados en el segundo grupo son hechos por el adjudicatario de la nave en su propio interés personal y, por consiguiente, no se aprecia claramente la razón de que sean considerados como privilegiados (15).

B) Los derechos de anclaje, de puerto y las demás tasas e impuestos públicos de la misma especie.

C) Los gastos de práctico de puerto y los de custodia y conservación después de la entrada de la nave en el último puerto.

Nos encontramos frente a gastos de conservación; son neces-

(13) Así, entre otros, Boistel: *Précis de droit commercial*. 2.ª ed. París, 1878. Núm. 1.125, pág. 831; De Valroger: *Droit maritime. Comment. théor.-prat. du L. II du C. de Comm.* París, 1883-1886. Vol. I, núm. 17; Desjardins: *Traité du droit commercial maritime*. París, 1878-1882. Vol. I, núm. 107; Laurin, sobre Crep: *Cours de droit maritime annoté*. 1876-1882. Vol. I, pág. 92; Lyon-Caen et Renault: *Précis de droit commercial*. París, 1885, núm. 2.452, pág. 532.

(14) Así Bedarride: *Droit commercial. Commentaire du Code de commerce*. París, 1859-1875. Vol. I, núms. 56-73; Demangeat, sobre Bravard: *Manuel de droit commercial*. París, 1875. Vol. IV, pág. 35.

(15) Véase Lyon-Caen et Renault, ob. cit., pág. 533, nota segunda.

rios para la conservación de la nave en buenas condiciones y, por consiguiente (por ser ésta el centro y la parte más importante de la fortuna de mar), para hacer subsistir lo más íntegramente posible la garantía común de los acreedores.

Los gastos de práctico, anclaje, puerto y similares deben llevarse a cabo en atención a la utilidad o, mejor dicho, a la indispensabilidad de los mismos para colocar en seguro el buque; son gastos absolutamente indispensables para poder llegar a la venta de la nave y, por tanto, para que los acreedores puedan ver satisfechos sus legítimos y privilegiados derechos. Y como, por otra parte, es necesario que estos gastos sean pagados para poder utilizar la nave según su propio destino y aprovechan a todos los acreedores, es lógico que por todos sean soportados; de ahí su carácter de privilegiados. Además se debe añadir, como justamente recuerda Boulay-Paty, que éstos son derechos debidos al Estado, los cuales deben colocarse entre los privilegiados (16). Y es preciso no olvidar tampoco que, como dice Brunetti (17), este privilegio es solamente aplicable a los gastos hechos en el puerto donde la nave va a ser vendida y precisamente para los originados por su último viaje, y no para los de viajes precedentes.

En relación con los gastos de práctico se encuentran los gastos derivantes del contrato de remolque, y es ciertamente justo que tengan el mismo tratamiento de los primeros (18); pero, de todas maneras, el carácter restringido de los privilegios prohíbe esta

(16) *Ce sont là des droits dus au Gouvernement, lesquels, constituant une branche des revenus publics, doivent être colloqués avant les créanciers particuliers.* (Ved Proceso verbal del 7 de Julio de 1807, núm. 14.) Boulay-Paty, ob. cit., vol. I, pág. 112.

(17) *In armonia agli scopi che il privilegio si propone esso sarebbe invocabile per le spese fatte per mettere la nave al sicuro nel porto in cui deve essere venduta, e non per le spese della stessa natura incontrate nelle traversate precedenti, sia nello stesso porto come in altri nei quali la nave abbia soggiornato; giacchè in nessun caso i privilegi dei viaggi precedenti possono cumularsi sulla nave a detrimento dei terzi.* (Brunetti, ob. cit., núm. 164, pág. 342.) En el mismo sentido, Próspero Ascoli: *Del commercio marittimo e della navigazione*. Volumen VIII del *Codice di commercio commentato*. (Leone Bolaffio y Cesare Vivante. 5.^a ed., núm. 1.241, pág. 957.)

(18) Así ha hecho la ley belga del 21 de Agosto de 1879, en el núm. 2.^o de su artículo 4.^o.

extensión, que aun justificada por razones de identidad de la naturaleza de ambos gastos, no encuentra en la letra de la Ley su punto de apoyo. Son justas las palabras de Lyon-Caen (19) cuando escribe: *On ne peut, dans le silence de la loi, déclarer ces droits privilégiés.*

Para lo que se refiere a los gastos de custodia y de conservación se presenta un primer problema, y es éste: si cuando el Proyecto habla de «gastos de custodia y conservación después de la entrada de la nave en el último puerto» se refiere solamente a los gastos de custodia y conservación propiamente de la nave, de la entidad buque, o si se quiere también aludir a los de sus aparejos, pertrechos y especialmente al alquiler de los almacenes donde éstos sean conservados.

Parece que el proyecto quiere referirse a todos estos gastos que acabamos de indicar, y no estimamos que con esta interpretación se haga una extensión ilícita de lo estrictamente dispuesto por la Ley. Su misma redacción nos autoriza a considerar entre los privilegiados los gastos de custodia de los aparejos y pertrechos, ya que, efectivamente, leyendo con atención y escrupulosidad la ley, se llega a ese convencimiento desde el momento que dice textualmente «gastos de custodia y de conservación después de la entrada de la nave en el último puerto», y aquí no se pueden entender gastos limitados solamente a la nave, sino gastos referidos a todos los bienes que forman la garantía común; y parte de esta garantía son los aparejos y pertrechos, que indudablemente tienen su valor, y a veces no pequeño.

En apoyo de nuestra posición viene también la Corte de Apelación de Génova (20), que ha declarado que los gastos de conservación (*manutenzione*) se limitan a los necesarios para las reparaciones necesarias a la nave, a sus aparejos y pertrechos, y no se extiende a la reposición de aquellos que por encontrarse estropeados deben ser sustituidos. Por consiguiente, está claro que, según la interpretación de la jurisprudencia, entre los créditos privilegiados deben ser considerados aquellos créditos nacidos para

(19) Véase ob. cit., núm. 2.453, pág. 533.

(20) Corte de Apelación de Génova, sentencia de 11 de Junio de 1878, en *Foro italiano*, repertorio 1878, vocablo «Nave», núms. 56 y 57.

proveer a la conservación y custodia de los aparejos y pertrechos.

Otra cosa sería si el Proyecto hablase de «gastos de conservación y de custodia *de la nave después de su entrada en el último puerto*». Entonces nuestra interpretación sería ilícita por aplicación extensiva de la Ley, ya que, en tal caso, la Ley se habría referido solamente a la conservación y custodia de la nave y nada más, y, como consecuencia, el alquiler de los almacenes donde se conservasen los aparejos y pertrechos no adquiriría el rango de privilegiado. Pero, dado que no es así, estimamos nuestra interpretación perfectamente justa y de acuerdo con el pensamiento del Proyecto.

Debemos finalmente destacar que, según la interpretación de la Corte de Casación de Florencia (21), entre los créditos privilegiados que aquí estudiamos deben incluirse solamente los limitados y no de gran volumen, gastos necesarios para la conservación y custodia de la nave y de sus aparejos y pertrechos después del último viaje, pero no aquellos otros gastos que encuentran su origen en reparaciones o trabajos de restauración. En sentido contrario, la Corte de Apelación de Génova (22) declara que en este grupo de créditos privilegiados deben incluirse, además de los originados por la conservación de la nave, aquellos otros necesarios para reponer a la nave misma en estado de volver a emprender la navegación comercial.

La necesidad de ciertos gastos de conservación de la nave es indudable; los buques, incluso cuando permanecen inactivos siempre en el mismo puerto, tienen con una cierta frecuencia necesidad de cuidados sin los cuales su valor intrínseco experimentaría seguras y a veces importantes disminuciones; esos gastos son nece-

(21) Corte de Casación de Florencia, en sentencia de 16 de Enero de 1905 (en *Foro italiano*; 1905, pág. 363), abogados Rolandi-Ricci, Tabet y Carmi. En confirmación de la sentencia de la Corte de Apelación de Lucca de 29 de Mayo de 1903 (*Foro italiano*, repertorio 1903, vocablo «Nave», núm. 16).

(22) Corte de Apelación de Génova, audiencia de 21 de Enero de 1924 (*Foro italiano*, 1924, vol. XLIX, I, pág. 278), dice así: «Los gastos de conservación (*manutenzione*) de la nave después de su último viaje y la entrada en el puerto, para los cuales se concede privilegio en atención al núm. 4.º del art. 675 del Código de Comercio, no son únicamente los necesarios para conservar a la nave en el estado en que se encontraba a su entrada en el puerto, sino también aquellos que hayan sido necesarios para poner a la nave misma en condiciones de reemprender la navegación.»

sarios para poder llegar a conseguir buenas condiciones de venta de la nave, y esto aprovecha a los acreedores, que tendrán así una mejor garantía y, de consiguiente, es justo que sus derechos sean pospuestos a los que nacieron en la satisfacción de los gastos de conservación.

Frecuentemente, cuando la nave se encuentra resguardada en un puerto, se coloca algún vigilante a bordo para evitar posibles hurtos y daños. Naturalmente, el crédito del guarda de la nave será privilegiado, y no solamente porque se trata de un gasto de conservación de la nave, sino también porque ese guarda, que lo es en virtud de un contrato de servicio, puede considerarse incluido entre los acreedores cuyos privilegios examinaremos seguidamente bajo la letra D (23).

D) Los créditos resultantes del contrato de enrolamiento del Capitán, de la tripulación y de las demás personas empleadas a bordo.

E) Los créditos por las sumas anticipadas por la administración de la Marina mercante y por su cuenta por las autoridades consulares en los términos fijados por la Ley, para el mantenimiento y repatriación de las personas pertenecientes a las tripulaciones de naves de comercio.

Si existe algún crédito que ni puede ni debe ser discutido; si existe un crédito que debe considerarse sin ninguna duda privilegiado, es precisamente el que corresponde al Capitán y a la tripulación en consecuencia a su contrato de enrolamiento; es decir, de trabajo. Son tantas y de una relevancia tan neta las razones que informan estos créditos, que nunca se les ha discutido la cualidad de privilegiados, cualidad que, por otra parte, reconocen y sancionan todas las legislaciones.

Ya la *Ordonnance* francesa reconocía como privilegiado el crédito de que nos ocupamos. Y no sólo esto; lo consideraba, quizá justamente, como el crédito privilegiado de primer rango, dando

(23) Así Boulay-Paty, cuando afirma: *D'un autre côté, les gages du gardien ne sont que des salaires de gens de service.* (Ob. cit., vol. I, pág. 113.)

preferencia al Capitán y a la tripulación para el cobro de sus salarios, sobre todos los demás acreedores de la nave. Fué Valin (24) quien admitió a otros créditos como privilegiados, incluso respecto a los correspondientes al Capitán y a la tripulación; fueron los créditos que ya hemos tomado en consideración y que también en el Proyecto italiano continúan gozando de preferencia.

La causa de este tratamiento distinto del sancionado en la Ordenanza francesa se debe buscar en el hecho de que también el Capitán y la tripulación han sido beneficiados por aquellos gastos que se hicieron posteriormente al nacimiento de sus respectivos créditos, y, como consecuencia, han cooperado a conservar su garantía y a hacer posible el ejercicio de sus derechos para el cobro de sus salarios devengados y no pagados (25).

Una primera razón de tipo moral encuentra su lugar entre aquellas sobre las que se apoyan los defensores de la cualidad de privilegiados de estos créditos; no hay nada más digno de ser respetado como el fruto del trabajo honesto, mas aún cuando se trata de gente modesta que vive de su propio trabajo y que en él encuentra exclusivamente las fuentes de sus ingresos.

Pero no es ésta la única razón (ya suficiente por sí) que se puede aducir; existe también el hecho de que los cuidados del Capitán y de la tripulación, dado que ha sido uno de los factores más importantes para la conservación de la nave durante el viaje, han hecho posible que los demás acreedores puedan contar con el valor del buque como garantía de sus créditos respectivos.

Un problema que en las legislaciones se ha presentado frecuentemente (26) es el de determinar, en relación a los créditos del Capitán y de la tripulación, el concepto del *último viaje* (27). Efec-

(24) Valin : *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*. París, 1760-1776. (Citado por Lyon-Caen y Renault, ob. cit., página 536, nota 1.)

(25) Así exactamente Boistel, en *Précis de droit commercial*. 2.^a ed. París, 1878, núm. 1.130, pág. 833.

(26) Existe todavía en el Código italiano, cuando el correspondiente artículo 675 menciona en su número 7.º los *salari emolumenti et indennità dovute.. per «l'ultimo viaggio»*.

(27) Según la interpretación de la jurisprudencia italiana, por «viaje» debe entenderse todo el período referido en el contrato de fletamento, y que se cierra

tivamente, las leyes se refieren en sus artículos al último viaje como a un elemento útil para contribuir a la determinación de los créditos correspondientes a la tripulación, y así han originado un lógico movimiento doctrinal que niega la cualidad de privilegiados a los créditos nacidos en viajes precedentes. Entre otros autores encontramos que Pardessus (28) sostiene decididamente que el privilegio de los tripulantes es únicamente para aquellos emolumentos debidos en atención al último viaje, y que los correspondientes a viajes precedentes deben ser considerados como créditos comunes quirografarios (29).

Pero este problema no existe en el actual Proyecto italiano. Este Proyecto no alude para nada al último viaje; menciona solamente el contrato de enrolamiento (30), y así, será éste el único medio útil a determinar la cuantía del crédito. Suprimir el obstáculo que representaban las palabras «último viaje», evitar con decisión que existieran dos elementos diversos dispuestos a influir en la determinación de los créditos correspondientes al Capitán y a la tripulación (último viaje y contrato de enrolamiento) es una innovación suficientemente importante y suficientemente acertada, para ser destacada y merecer una especial mención.

con la vuelta al puerto de partida, o también con el término de un fletamento para iniciar otro sucesivo. Así, el Tribunal de Nápoles (12 de Junio de 1933, *Foro italiano*, 1933, vol. LVIII, parte I, pág. 1.287).

(28) J. M. Pardessus: *Cours de droit commercial*, 6.^a ed., parte IV del vol. II.

(29) Sobre lo que según el Código de Comercio italiano debe entenderse por «último viaje», a los efectos del privilegio concedido a los salarios del Capitán y de la tripulación, y sobre el momento en que ese privilegio debe considerarse cesa, Ascoli dice: *Di regola, nei rapporti coll'equipaggio, il viaggio della nave è definito dal contratto di arruolamento e trova quindi il suo principio nel giorno dell'imbarco per terminare con quello dello sbarco* (así también Apelación de Génova de 13 de Mayo de 1890, en *Temi genovesi*, año 1890, página 403). *Per «ultimo viaggio», agli effetti della misura del privilegio spettante al Capitano ed alle altre persone dell'equipaggio, si deve intendere il complesso delle traversate che la nave fa dopo la sua uscita dal porto di armamento fino alla sua entrata nel porto di disarmo, ammenochè non resti disarmata per un caso di forza maggiore prima del suo ritorno, nel qual caso, come si sospendono i salari, così cessa il privilegio da cui sono garantiti.* (Ascoli: *Del commercio marittimo e della navigazione*, 4.^a ed. Torino, 1915, núm. 1.247, pág. 693.)

(30) También el art. 446 del Proyecto italiano nos ayuda a sostener nuestra posición.

En relación a este grupo de créditos es interesante la declaración de la Corte de Apelación de Génova (31), que dice: «Los salarios de los marineros relativos al último viaje de la nave que gozan de privilegio en atención al artículo 675 número 7 del Código de Comercio, son no solamente aquellos debidos al ingreso de la nave en el puerto, sino también los otros sucesivos hasta que la nave haya sido desarmada y la tripulación licenciada y desembarcada.

Para lo que se refiere a los gastos de manutención (32) y repatriación de los individuos pertenecientes a las tripulaciones de buques mercantes, es preciso hacer constar que se trata de créditos privilegiados por la misma razón que lo son aquellos otros pertenecientes a las indicadas personas, según los términos de su contrato de enrolamiento. Existe únicamente un intermediario entre el naviero y la tripulación (la administración pública), que no modifica para nada la íntima naturaleza del crédito. Esos gastos de manutención y repatriación deben ser satisfechos, y no importa sean debidos a uno u a otro titular; el crédito será siempre privilegiado cualquiera que sea su titular activo.

En este sentido la Corte de Génova, en sentencia de 5 de Junio de 1925 (*Foro italiano*, rep. 1925; voz «Nave», número 42) y el Tribunal de Génova, en sentencia de 21 de Mayo de 1925 (*Foro italiano*, rep. 1925; voz «Nave», número 25). Contrariamente se manifiesta la Corte de Casación del Reino (33), que declara que «en caso de naufragio, si el propietario de la nave ha declarado

(31) Corte de Apelación de Génova de 21 de Enero de 1924 (*Foro italiano*, vol. XLIX, 1924, pág. 279). En sentido contrario, la misma Corte de Apelación de Génova, de 18 de Diciembre de 1886 (*Foro italiano*, repertorio de 1886, vocablo «Nave», núm. 53).

(32) Dignas de mencionarse son las palabras de la Corte de Casación del Reino, de 14 de Enero de 1929, que dice así: *Il disposto dell'art. 543 cod. comm. per il quale le persone dell'equipaggio hanno diritto di essere mantenute a bordo finchè siano interamente pagate dei loro salari e della parte di profitto ad esse dovuta, si applica anche se il contratto di arruolamento abbia avuto termine; e nel caso che la nave passi in disarmo, per essere demolita, tale obbligo deve essere soddisfatto mediante la corresponsione del vito in danaro.* (*Foro italiano*, 1929, vol. LIV, parte I, pág. 454.)

(33) Corte de Casación del Reino, sección segunda de lo civil, sentencia de 11 de Enero de 1927 (*Foro italiano*, 1927, vol. LII, parte I, pág. 517).

abandonar a los acreedores la nave y los fletes, no está obligado a reembolsar al Estado los gastos de asistencia y repatriación de la tripulación, aun en el caso en que en el contrato de enrolamiento se haya obligado a pagar a la tripulación el salario entero hasta el día de llegada al puerto de enrole» (34).

ANTONIO BOUTHELIER ESPASA,

Doctor en Derecho.

(Continuará.)

(34) *L'abbandono della nave che esclude l'obbligazione del proprietario e dell'armatore per le spese di rimpatrio e di nutrimento dell'equipaggio in caso di naufragio, è soltanto l'abbandono ai creditori e non anche quello agli assicuratori.* (Corte de Casación del Reino, sección primera de lo civil, sentencia de 4 de Abril de 1927. *Foro italiano*; 1927, vol. LII, parte I, pág. 609.) Igualmente la sentencia de la Corte de Casación del Reino, de 16 de Enero de 1928 (*Foro italiano*; 1928, vol. LIII, parte I, pág. 479).

BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO

Alcalá, 14

MADRID

Sevilla, 3 y 5

Sucursales Urbanas: Glorieta de Bilbao, 6 y Glorieta de Atocha

Capital autorizado 100.000.000 de pesetas

Capital desembolsado . . . 51.355.500 —

Reservas 67.621.926,17 —

400 Sucursales en España y Marruecos

Corresponsales en las principales ciudades del mundo

Este Banco realiza toda clase de operaciones bancarias.—Compra y venta de valores.—Descuento y cobro de cupones y títulos amortizados.—Custodia de valores.—Giros, transferencias, cartas de crédito, órdenes telegráficas sobre todos los países del mundo.—Aceptaciones, domiciliaciones, créditos comerciales simples y documentarios, etc., etc....

TIPOS DE INTERES

I.—Cuentas corrientes.

A la vista 2 por 100 anual.

II.—Operaciones de ahorro.

A) *Libretas ordinarias de ahorro* de cualquier clase, tengan o no condiciones limitativas 3 1/2 por 100 anual.

B) *Imposiciones.*

Imposiciones a plazo de tres meses . . . 3 por 100 anual.

Idem a seis meses 3,60 — —

Idem a doce meses o más 4 — —

Regirán para las cuentas corrientes a plazo los tipos máximos señalados en esta norma para las imposiciones a plazo.

Dirección telegráfica: BANESTO.—Apartado de correos, núm. 297