

REVISTA CRÍTICA DE DERECHO INMOBILIARIO

DEDICADA, EN GENERAL, AL ESTUDIO DEL ORDENAMIENTO CIVIL Y ESPECIALMENTE AL RÉGIMEN HIPOTECARIO

Año IX

Abril de 1933

Núm. 100

LA HIPOTECA NAVAL ⁽¹⁾

(Conclusión.)

No es, por consiguiente, un crédito que pueda ser útil para iniciar empresas de envergadura lo suficientemente extensa para ser tomadas en consideración. Y queda en las leyes sólo para llenar las necesidades urgentes, pero, generalmente, pequeñas, a que la navegación comercial da lugar. Su misma regulación en nuestro Código de comercio autorizando al capitán para que contrate el préstamo a la gruesa, sin necesidad de autorización o poder del naviero, da idea de la esfera de aplicación que esta institución tiene. Por otra parte, el interés elevado que esta clase de préstamo devenga, lo hace sumamente gravoso para el naviero, que sólo recurrirá a él en circunstancias extraordinarias.

Eliminado el préstamo a la gruesa como insuficiente para satisfacer las necesidades de los navieros, réstannos por examinar la prenda y la hipoteca del buque y decidir cuál de estas dos instituciones sirve mejor los intereses del crédito marítimo.

Siendo el buque un bien mueble, bien que *sui generis*, durante largo tiempo ha gozado la prenda de la opinión favorable de los tratadistas, puesto que se armoniza mejor que la hipoteca con esa naturaleza mueble del buque.

Pero tiene la prenda el grave inconveniente de que la posesión de la cosa tiene que pasar a manos del acreedor; y esto, en el caso especial de prenda del buque, acarrea automáticamente la inaplicabilidad de esta institución, porque si pasa el buque a manos del acreedor, separándose su posesión del naviero, ¿cómo continúa éste su explotación? Y si no puede continuar la explo-

(1) Véase el número 99 de esta Revista.

tación del comercio marítimo, ¿para qué quiere un crédito que no va a poder utilizar? Y al cesar en la explotación mencionada, deja *ipso facto* de obtener los beneficios que le reporta esa fuente de ingresos, la más importante en la generalidad de los casos de todas las que tiene, lo que consiguientemente, puede impedirle el pagar los intereses que la suma tomada a préstamo devenga.

Para lograr una conciliación entre estas posiciones extremas se han ideado diversas soluciones. Así, en Francia existía la costumbre de transmitir al acreedor la propiedad del buque, en venta puramente fiduciaria, con fines exclusivamente de garantía; cuando se satisface el crédito, la venta se deshace. Se asimila esto a una venta con pacto de retro, en la que la propiedad no sale de manos del deudor. También en el mismo país se empleó el sistema denominado de «contre lettres» (contracartas); mediante él se transmite la propiedad sin salvedad alguna; pero cuando se satisface la deuda, se devuelve la propiedad del buque.

En el Derecho inglés se establece una fórmula completamente distinta, como son casi todas las de ese Derecho, de las consagradas en los países continentales. Es la que se denomina «Mortgage», en cuyo examen vamos a entrar inmediatamente.

La «mort-gage» (Merchant Shipping Act, arts. 31 a 46) es un derecho de propiedad condicionado al no pago de la deuda en el plazo de su vencimiento; puede decirse que la venta se celebra en el momento en que el contrato se perfecciona, si bien la transferencia del buque a su nuevo propietario se retarda hasta el día del vencimiento del plazo estipulado; en ese día, el acreedor deja de ser tal, entra en posesión del buque y deviene propietario; hasta ese momento en que ya adquiere la propiedad del buque, está solamente interesado en la conservación de la prenda. Puede decirse, con Blackstone, que «la ley inglesa reconoce dos especies de prenda convencional: la prenda viva y la prenda muerta, según que la cosa entregada por el deudor vuelva a su propiedad una vez satisfecha la deuda, o que pasado el plazo convenido sin ser satisfecha la deuda quede la prenda, por ministerio de la ley, en propiedad del deudor, sin necesidad de un nuevo acto de posesión». A este segundo grupo pertenece la «mort-gage», que difiere de la hipoteca en que desde un principio hay transferencia de propiedad.

Exígense formas especiales para la constitución de la «mort-gage», estando ésta sujeta a inscripción en el registro; la «mort-gage» no registrada es válida también, pero solamente como crédito quirografario y sin gozar, por tanto, de la preferencia que la inscripción le da; sólo puede constituirse la «mort-gage» sobre buques registrados; y sobre la misma nave pueden estipularse diversas «mort-gages», determinándose el orden de preferencia de las mismas por la fecha de la inscripción. Al vencimiento del plazo el «mortgagista» no pagado toma posesión del navío y tiene derecho al flete a partir de ese momento.

En los Estados Unidos, la «Merchant Marine Act» de 5 de Junio de 1920 contiene una reglamentación de la «mort-gage» (sección 30, «Ships mort-gage Act») semejante a la inglesa. (Datos tomados de Ripert: *Droit maritime*.)

En Italia, con el Código de Comercio de 1865 se adoptaba la prenda, si bien con una configuración especial. Este sistema puede resumirse de la siguiente manera: mientras dure la garantía prendaria, la nave se encuentra en poder de una tercera persona, representante de los intereses del acreedor, que recibe la denominación de «custode»; y así, en tanto que el acreedor podía ejercer el necesario control sobre el buque para que la prenda fuese efectiva, no se separaba el naviero de su posesión, y podía, por tanto, continuar la explotación del mismo, orillándose así las dificultades que la prenda, estrictamente aplicada, originaba. Pero también este sistema tiene graves inconvenientes: por él se somete al deudor a una vigilancia molesta y que puede perjudicar sus intereses al ser mediatizado en su actividad por la intervención de una tercera persona que representa, si no intereses opuestos, cuando menos intereses distintos; por otra parte, el «custode» produce gastos, aunque no sean otros que los que se originan al pagarle. Para evitar estos gastos, también se acudía a nombrar «custode» al capitán del buque; pero esto tenía aún mayores y más graves inconvenientes, porque representante el capitán de intereses opuestos (como capitán de los del naviero y como «custode» de los del acreedor prendario), se le colocaba en la disyuntiva de atender preferentemente a unos o a otros, con descontento de ambos, y originándose con esto otro inconveniente: que ni el naviero tuviera confianza en el capitán, ni el prestamista en su «custode».

Existió, también en Italia, otro sistema, que consistía en emitir una documentación referente al buque que se asemejaba a los «warrants» que ponen en circulación los almacenes generales de depósito, mediante la cual, y cediendo la parte correspondiente de esa documentación al prestamista, se atribuía a éste el buque en prenda. Según este sistema, en el acta de nacionalidad del buque se insertan unos cupones para la transmisión ficticia de la posesión del buque en concepto de prenda, que una vez inscrita puede perjudicar a terceros, quedando con esto la propiedad y la posesión efectiva en manos del naviero y la posesión ficticia en manos del prestamista. Pero este sistema presenta grandes complicaciones, por lo que pronto cayó en desuso.

Ninguno de los procedimientos ideados resuelve, según acabamos de ver, de una manera eficaz y efectiva la cuestión de que tratamos: no logra ninguno de ellos conciliar la obtención de un crédito con garantía real, con la publicidad, con la preferencia según la fecha de la inscripción, con que la posesión del navío siga en manos del deudor, con que la garantía del acreedor no sea ilusoria y con que los gastos que la obtención del crédito produce y los intereses que el mismo devenga no sean excesivos.

Pues bien: todo esto encuentra su solución propia en la hipoteca naval. Por eso el Derecho moderno se decide a sustituir todas esas construcciones por la inscripción de la nave dada en prenda (entiéndase en prenda registral y, por tanto, en hipoteca) en un registro público; es el sistema claro de la contrapublicidad el que se sigue en la hipoteca naval; los terceros creen que el naviero en cuya posesión se halla la nave es el propietario de la misma, libre por completo de gravámenes; pero el registro nos demuestra la existencia de este gravamen real que sobre la nave pesa.

En la legislación alemana cabe distinguir entre:

1.º Una hipoteca no pública, propia del préstamo a la gruesa, para lo cual el capitán emite un documento («Bodmereibrief»), que puede ser también a la orden del acreedor. Se regula en los artículos 679 y 682 y siguientes.

2.º La hipoteca (prenda registral), para los buques registrados, constituida mediante inscripción en un registro especial («Registerpfand»).

3.º La prenda mueble propiamente dicha, constituída mediante tradición, utilizable para las naves no registradas y consideradas, por tanto, como cosas físicamente muebles.

En España, el Código de comercio silencia estos problemas, que no encontraban regulación en nuestro Derecho, hasta que la ley de Hipoteca naval de 21 de Agosto de 1893 los trata específicamente.

CONSTITUCIÓN DE LA HIPOTECA NAVAL

Ante todo, debemos advertir que la hipoteca naval sólo puede existir cuando voluntariamente se pacte por dos personas con capacidad para celebrar el mencionado contrato. O, de otra manera: la hipoteca del buque sólo puede ser convencional; las hipotecas legales y las judiciales no son aplicables a la materia de que nos ocupamos; esto es así en todos los tratadistas y legislaciones que de estos problemas se ocupan. Veamos por qué estas dos clases de hipotecas, admitidas por el Derecho civil, no son aplicables en el Derecho mercantil marítimo al caso especial de la hipoteca del buque.

Empecemos por las hipotecas legales: éstas se admiten en la legislación civil como una protección necesaria a ciertos intereses—que, de no admitirse, podrían quedar desamparados—que hacen útil y conveniente el mantenerlas; pero no hay por qué hacer extensivos a la nave gravámenes a los cuales no está destinada a garantir (como son la dote de la mujer y los bienes del pupilo), ya que el fin primordial de la hipoteca naval y de su regulación es el desarrollo del crédito marítimo, desarrollo al que no contribuiría, sino que entorpecería, la hipoteca legal sobre la nave; estas hipotecas, que no necesitan publicidad para existir, que pueden ser, de consiguiente, ocultas, amenazan gravemente al crédito marítimo; al poder perjudicar de una manera enorme a los acreedores hipotecarios que pactaron con el naviero la hipoteca del buque, al poder incluso hacer ilusorios estos créditos cuyos sujetos activos estiman garantidos de una manera real, evidentemente retraería a esos acreedores de la concesión de nuevos créditos hipotecarios. Y esto haría que la finalidad de la hipoteca naval quedase completamente desvirtuada. Con la hipoteca del buque se ha querido dar al naviero un medio de crédito, y no ex-

tender a la nave cargas reales, cuya aplicación se critica en el mismo Derecho civil. Además, no hay que olvidar que el buque, a los ojos del Derecho civil, es un mueble; y a los muebles no se extienden en ningún momento las hipotecas. Si el buque se considera inmueble en algunas ocasiones es en casos en los cuales, por la especialidad del comercio y de las empresas a que se le destina, se cree conveniente aplicarle una ley especial, como son las marítimas; pero el buque en ningún momento puede estar sometido, a este respecto, a las cargas reales de Derecho civil que gravan sólo a los inmuebles.

Además, admitida la estructuración de la fortuna de mar—y del buque, como centro visible, en mayor medida que ningún otro de esa fortuna—como un patrimonio autónomo, autonomía que precisamente se concede por razones de afectación a un fin especial y de destinación a unas empresas también especiales, ¿no sería contradictorio el hacer extensivas a esa masa de bienes cargas reales de Derecho civil? Y esto no quiere decir tampoco que el buque no vaya a responder de las obligaciones generales que su propietario haya podido contraer; que responda, sí, pero no que lo haga de una manera privilegiada, con evidente perjuicio de aquellos otros créditos que le gravan dentro de su propia esfera teleológica, finalista. O, resumiendo: si el buque, en su entidad patrimonial, es una suma económica que se destina especialmente a un fin, aislándose de todos los demás que su propietario pueda perseguir, justo es que, en primer lugar, satisfaga las obligaciones que para lograr la consecución de ese fin especial contrajo. Admitir lo contrario, además de perjudicar en gran medida al crédito marítimo, sería desvirtuar completamente el carácter de afectación que de pocos años a esta parte se atribuye a la fortuna de mar.

En cuanto a la hipoteca judicial, hemos de decir que el fin que el legislador persigue, al admitir la hipoteca naval convencional, es no ya dar una nueva garantía a los acreedores ordinarios del armador, sino suministrar una base real al crédito marítimo, que, al tenerla, logra una mayor garantía, y, por tanto, un desarrollo más intenso; la hipoteca naval convencional es, en la generalidad de los casos, un medio que se reserva al naviero para ayudarle a salvar situaciones difíciles; y es un medio de obtener numerario cuando se han agotado todas las demás posibilidades.

que el naviero tiene; cuando el crédito personal ya no puede lograrse, surge el crédito real y con él la hipoteca del buque. Pues bien: aceptada la hipoteca convencional del buque como un medio de obtención de nuevos créditos, hemos de decir que la hipoteca judicial, en ningún caso, es un instrumento de crédito. Además, admitir la hipoteca judicial del buque sería extender al Derecho marítimo una clase de hipotecas que ya en el régimen inmobiliario ha suscitado grandes protestas, y a las que en algunos países se tiende a suprimir. Se sabe que las hipotecas judiciales—como dice Gianquinto—son los principales y casi únicos obstáculos para que las liquidaciones inmobiliarias puedan hacerse amigablemente; y esto porque las hipotecas convencionales y las legales raramente sobrepasan el valor de los inmuebles a los que gravan, mientras que en las judiciales ocurre de una manera bien distinta. Y en este estado de cosas no es lógico ni conveniente extender a la hipoteca naval la hipoteca judicial, que ha sufrido tantas críticas, incluso en materia de Derecho civil ordinario.

Pero es que, además de todo esto, y por encima de ello, existe la consideración de la fortuna de mar como patrimonio autónomo. Si esta concepción se admite—y de su admisión ya nos hemos ocupado anteriormente con la extensión debida—, no pueden acogerse las hipotecas judiciales bajo la hipoteca naval. Aquéllas, como de Derecho común que son, pesarán de una manera directa sobre el patrimonio de Derecho común que el naviero tenga; pero no creemos se deba confundir el patrimonio naval, la fortuna de mar del naviero, con los bienes que éste, como sujeto de Derecho civil, posea; nos encontramos ante dos patrimonios que no tienen más ligazón entre ellos que la persona del titular de ambos, que es la misma; sólo en ese punto contactan ambos patrimonios; el naviero es el vértice en que las dos líneas coinciden. Y por eso, los débitos del naviero, como ente jurídico de Derecho civil, sólo de una manera indirecta afectarán a su patrimonio de mar; sólo a través de su persona llegan a gravar a éste; pero no lo hacen de una manera directa. Pueden ejecutarse los créditos de tierra sobre la fortuna de mar porque ésta pertenece en propiedad al sujeto pasivo de estos créditos, pero no porque de una manera directa afecten a aquella fortuna.

Este criterio encuentra su eficaz reglamentación en las legisla-

ciones; en todas éstas sólo la convención puede hacer nacer a la hipoteca naval; así, en el Código de comercio italiano, de la expresión de los artículos 485, 486 y 488 se deduce el carácter convencional de la hipoteca naval; en todos ellos se nombra o se alude de una manera directa o indirecta al «*contratto di pegno sulla nave*», empleándose en todos ellos el vocablo «pegno» en el sentido de hipoteca.

En España ocurre lo mismo, como se desprende con toda evidencia del examen de los primeros artículos de nuestra ley de Hipoteca naval. Pero donde de una manera más indubitada se establece como única posible de la nave la hipoteca convencional es en la ley francesa de 10 de Julio de 1885, cuyo artículo 1.º declara expresamente: «Los navíos no pueden ser hipotecados más que por la convención de las partes.»

Resumiendo, diremos, por todo lo expuesto, que la hipoteca del buque sólo de una manera contractual puede establecerse.

ELEMENTOS PERSONALES DEL CONTRATO DE HIPOTECA

La capacidad para constituir hipoteca sobre el buque deriva de los principios admitidos por el Derecho común, y no es más que una aplicación especial de esos principios a la hipoteca naval.

Desde luego, puede afirmarse que sólo el propietario del buque puede hipotecarlo; esto entendido en el sentido de actuación por sí o por mandatario igualmente autorizado, pues desde luego el representante con poder especial puede también hipotecar el buque en nombre del propietario de éste.

Y como la hipoteca requiere facultades de enajenación en el que va a constituirse, de ahí que sea condición indispensable, para que un sujeto de derecho pueda constituir una hipoteca naval, el que éste tenga la libre disposición de sus bienes, o que, en caso de no tenerla, se halle autorizado para ello con arreglo a la ley (artículo 4.º de la ley de Hipoteca naval). Y como, para estos efectos, el buque se considera inmueble, de ahí que se exija la capacidad necesaria para enajenar inmuebles al que quiera constituir hipoteca naval.

Teniendo el propietario del buque capacidad para hipotecarlo, podrá hacerlo por sí o por otro, es decir, por medio de apode-

rado con poder especial para contraer este género de obligaciones, poder que habrá de otorgarse ante Notario público o Agente mediador del comercio colegiado, según dispone el mismo artículo 4.º de nuestra ley de 1893.

El capitán, en su cualidad de representante general del naviero, no podrá contratar en su nombre hipoteca naval, a no ser que se haya otorgado a su nombre, por el propietario del buque, el poder especial a que acabamos de referirnos; y esto porque aquel poder general que el capitán posee no es suficiente para contratar la hipoteca naval del buque.

Desde el punto de vista de los acreedores hipotecarios debe considerarse propietario del buque el que como tal figure inscrito en el registro de buques; así se deduce del artículo 22 del Código de comercio. En este caso, el registro se sobrepone a la realidad; la persona inscrita como propietaria del buque en el registro es la que realmente es propietaria del mismo para todos los efectos legales.

Ninguna condición especial de capacidad se exige en el acreedor.

Debemos advertir también que no basta poder expreso autorizando al mandatario para constituir hipoteca en general, sino que ha de autorizarse la hipoteca de un buque o buques determinados. Tampoco el naviero gestor puede constituir hipoteca en nombre del naviero propietario, a no ser que se halle expresamente autorizado para ello, pues el poder que el naviero gestor tiene se extiende solamente a la administración, equipo y avituallamiento del buque (artículos 595 y siguientes del Código de comercio), pero no alcanza a otorgarle facultades dispositivas de la propiedad del buque.

Todo esto no es más que la aplicación a esta materia del artículo 40 de la ley Hipotecaria y del 1.713 del Código civil.

HIPOTECA DEL BUQUE TENIDO EN COPROPIEDAD

Creemos interesante, antes de entrar en el estudio de la hipoteca del buque tenido en copropiedad, ver el tipo de copropiedad en que puede encajarse la del navío. Sabido es que existen dos tipos de copropiedad: la copropiedad romana, en la cual se presenta una división ideal de la cosa, si bien ésta físicamente sigue

indivisa, y la copropiedad de tipo germano, en la cual la indivisión es absoluta y tanto física como ideal. Dos ejemplos clásicos de copropiedad de tipo germánico (los únicos que de esta copropiedad existen, según numerosos autores) son la sociedad de gananciales y la comunidad hereditaria. En esta clase de copropiedad cada propietario tiene su parte en cada una de las moléculas integrantes de la cosa; a diferencia de ésta, en la de tipo romano, existe la ficción de que cada copropietario es propietario individual de una—o varias—de las partes integrantes de la cosa, parte en la cual los otros copropietarios no tienen facultad de dominio de ningún género.

¿En cuál de estas dos clases de copropiedad debe incluirse la del buque? Para razonar acertadamente sobre esta cuestión se requeriría un estudio detenidísimo de la misma, que nos desviaría de la índole del tema que nos hemos propuesto desarrollar; pero en principio nos inclinamos por asimilarla a la copropiedad de tipo germano, ya que el buque tiene un valor como totalidad, pero carece de él en partes, o por lo menos disminuye aquel valor en gran manera cuando en partes se valora el buque; es decir, considerado en partes, no tiene el mismo valor proporcional que se le atribuye cuando se considera en su totalidad; efectivamente, y debido a la diferenciación clara que entre las distintas partes constitutivas del buque existe, resulta fuera de lugar el afirmar que uno de los copropietarios es propietario individual de una de esas partes, por ejemplo de las máquinas, en tanto que otro lo es de la quilla, otro de la obra muerta y un cuarto de los aparejos. Y esto porque no existe relación de identidad entre las partes constitutivas de un buque; y lo que respecto de una finca resulta admisible, aplicado al buque lo estimamos poco lógico; una finca puede dividirse físicamente, pero un buque, no. Además, aunque esto sea adelantar ideas, hemos de decir que si la copropiedad del buque fuese de tipo romano, cada copropietario podría hipotecar separadamente, y sin tener para nada en cuenta el parecer ni la conveniencia de los demás copropietarios, la parte de propiedad que le pertenece; y esto, como veremos inmediatamente, no es admisible. Estimamos, por tanto, la copropiedad del buque como una copropiedad de tipo germano. Y es más, como acertadamente expone Ripert en su *Droit maritime*, estimamos que la copropiedad del

buque, más que una indivisión, es una sociedad. Esto, debido al criterio mayoritario que se sigue para adoptar las decisiones.

Nuestra ley de Hipoteca naval se ocupa de la copropiedad en su artículo 5.º, que dispone: «Cuando la propiedad de la nave pertenezca a dos o más partícipes, será necesario que preceda acuerdo de todos los partícipes o de la mayoría de ellos, computada ésta conforme a la regla establecida en el artículo 589 del Código de comercio...» Y este artículo 589 se refiere a que la mayoría se entenderá por razón de cuantía de participación, y que a la representación de la parte menor que haya en la copropiedad se atribuirá un voto, y a los demás copropietarios se atribuirán proporcionalmente tantos votos como partes iguales a la menor le pertenezcan.

En realidad, después de transcrito el artículo 5.º de la ley, poco tenemos que añadir a lo ya expuesto. La mayoría será la que decidirá sobre si se debe hipotecar o no el buque, y ella será también la que, en caso de optar por la afirmativa, otorgue al naviero gestor el poder especial que éste necesita para hipotecar al buque. Esto por lo que a la hipoteca total del buque se refiere.

Pero queda una cuestión por examinar, cuestión a la que ya anteriormente hemos aludido, y que es quizá de la que depende la postura definitiva que se adopte sobre si la copropiedad del buque es de tipo romano o germano; y es la siguiente: ¿podrá uno de los copropietarios hipotecar su parte, sin contar con la opinión favorable—permiso—, a la hipoteca de la mayoría y aun colocándose en contradicción de esa opinión? En esto, el criterio seguido por las legislaciones es diverso, y así, mientras en Francia (artículo 3.º de la ley de 10 de Julio de 1885) se exige para que pueda hacerlo que le autorice a ello la mayoría, en Italia (artículo 485 del Código de comercio) se admite el criterio contrario, según el cual el copropietario puede hipotecar su parte aun sin contar con el asentimiento de la mayoría. Creemos que se debe optar por el primero de los dos criterios porque:

1.º Si se autoriza al copropietario para hipotecar su parte individualmente, y sin exigir como requisito previo el consentimiento de la mayoría, se puede perseguir con esa hipoteca el logro de intereses particulares, que no sólo puede ocurrir que sean contrarios a los de la Empresa marítima, considerada como totalidad,

sino que incluso puede hallarse en contraposición con los de ésta.

2.º Cuando los intereses del copropietario sean efectivamente los de la empresa total, los de la copropiedad, le será fácil, en la generalidad de los casos, llevar a la mayoría el convencimiento de la utilidad de la hipoteca que propone, y lograr así su consentimiento.

3.º Autorizando al copropietario para hipotecar aisladamente su parte se podrían engendrar graves inconvenientes, pues el día en que la mayoría quisiera hipotecar el navío en interés común se lo encontraría gravado con cargas nacidas para la satisfacción de los intereses particulares de los copropietarios, perjudicándose así notablemente el interés de la copropiedad al no poderse pactar, al menos en condiciones extensas y ventajosas, una hipoteca total del buque.

Y si a base de estos razonamientos se sigue el sistema francés, nos encontramos ya dentro de una copropiedad de tipo germano, que es lo que venimos sosteniendo que es la copropiedad del buque.

En España, la hipoteca de partes indivisas—contra lo que opina Ripert—no se prevé; en nuestra ley de Hipoteca naval no se alude para nada a este caso, y, por tanto, creemos que el copropietario no puede hipotecar su parte sin el consentimiento de la mayoría; entendemos que ha de ser la mayoría la que hipoteque—o cuando menos otorgue el poder para hipotecar—el buque. Si la ley hubiera querido establecer la posibilidad de que uno de los copropietarios hipotecase por sí, y prescindiendo de la opinión y del interés de los demás, la parte que en el buque le correspondiera, creemos que la ley hubiera regulado este caso; y al no regularlo deducimos en contrario que no lo permite. Y al no permitirlo, se puede sostener que cada copropietario lo será de cada una de las partes del buque en la proporción que tenga en la copropiedad total, con lo que nos encontramos ante una copropiedad de tipo germano.

ANTONIO BOUTHELIER ESPASA,

Abogado.