

GIRON TENA, J.: «La evolución de la estructura y significado económico-jurídicos de la empresa en Derecho marítimo». Discurso de apertura del curso 1958-1959. Valladolid, 1958; 64 págs.

La aportación del profesor Girón Tena está llena de sugerencias y es susceptible de una serie de desdoblamientos y desarrollos ulteriores, cuya aparición ha de esperarse con impaciencia justificada por todos cuantos se interesan en estudios de este género. La visión de conjunto que nos da del núcleo más importante de problemas que afectan al Derecho marítimo perfilan contornos de figuras—naviero, copropiedad marítima, fletamento—que tradicionalmente han sido objeto de consideración sin tener en cuenta los cambios que la estructura económica ha sufrido desde los tiempos en que nuestro Código de comercio—con anacronismo, sin embargo—, las recogiera. Al considerarlas desde un enfoque actual se ofrecen nuevas perspectivas, que, sin duda, son aprovechables para la futura tarea codificadora que al legislador español se le presenta en el campo del Derecho de la navegación. El conocimiento de la evolución que haya podido experimentar la empresa marítima sirve, pues, para valorar, desde el punto de vista de la *ratio legis* de las normas, la atribución al naviero de la cualificación de empresario—como antes se le había calificado de comerciante—.

El dato primordial en la primera época es la inexistencia de una actividad comercial, cuyo objeto fuese la oferta permanente de la navegación. Esto explica la necesidad de que sean formas asociativas las que atiendan a todas las necesidades que suscita el tráfico marítimo, empezando desde la construcción del buque, siguiendo por el aprestamiento del buque para un viaje determinado. Todas las actividades se realizan, pues, ocasionalmente, para un viaje. En cuanto a los elementos personales—prescindiendo de la marinería—el «*naulerus*» es un técnico de la navegación, que se opone al escribano, cuyas funciones reflejan la incomunicación del buque con la organización terrestre. El «*patronus*» es, frecuentemente, un comerciante más de la expedición marítima, cuyos poderes y actividades se explican en función de las circunstancias del viaje, que le configuran en una posición preeminente en la aventura marítima. Las notas de la empresa son: 1) ausencia de especialización; no ha nacido, pues, la empresa naviera propiamente dicha; 2) la ocasionalidad, pero con un sentido contrario al que hoy podría darse; 3) ausencia de establecimiento, salvo que se considere como tal al buque: esto produce los específicos institutos de la ordenación de los créditos marítimos alrededor del buque y de las formas especiales de responsabilidad.

Durante el periodo siguiente que llega hasta el siglo XIX, la actividad naviera va desarrollándose y diferenciándose paulatinamente, pero el naviero no tiene aún dispuesto el buque para cualquier momento, sino que el buque se apresta para cada viaje, eludiendo de esta manera el riesgo económico de no encontrar fletes. La titularidad de la empresa naviera se contempla desde el punto de vista del propietario del buque, puesto que, no existiendo una empresa destinada exclusivamente a la construcción de buques, el constructor será el naviero futuro. Pero, además, esto justifica la manera en que son reguladas las relaciones entre naviero y capitán,

pues, la incomunicación requiere una gestión constante, que, al no poderse cumplir cuando el propietario o un copropietario no van a bordo del buque, en calidad de jefe, lleva a identificar al «patronus» con el propietario.

El naviero del código no se encuentra—aunque pueda parecer paradójico—en el naviero, sino en la figura del propietario, en cuya delimitación se hace valer la nota de dedicación efectiva al tráfico marítimo. La figura del naviero no propietario carece de un grupo de normas que se ocupen de su régimen. Al calificarse como naviero a un propietario por la realización de un solo viaje, resulta que su individualización interesa, no desde el punto de vista del derecho de las personas, sino para saber quien es el titular del buque, alrededor del cual se asegura el crédito. El Derecho marítimo ha sido ocasionado por el tráfico mercantil, pero no fué materia exclusiva del Derecho marítimo, como se demuestra por la existencia de navieros—que no pueden calificarse de comerciantes—que se dedican a navegación no especulativa. En estos supuestos, carece de sentido aplicar las normas que están dadas en función del crédito mercantil, pero, sin embargo, hay que aplicar las basadas en las exigencias de la navegación.

Con la afirmación de que el naviero no es siempre empresario se enlaza este trabajo con otros anteriores del mismo autor. Las normas que se ocupan del Derecho marítimo no se explican teleológicamente por las exigencias de la empresa, como ocurre con el derecho mercantil. Las peculiaridades del Derecho de la navegación se explican por las circunstancias de alejamiento y riesgos que concurran en la navegación. Por tanto, el Derecho marítimo no tiene por qué estar sometido, sistemática y doctrinalmente, a las categorías del Derecho mercantil explicado en función de la empresa, sino que tiene cuadros sistemáticos y tratamiento separado de aquél. (En este sentido, Girón Tena, «El concepto del Derecho mercantil. II. Concepto del Derecho mercantil en Derecho español», ADC, 1954, págs. 972 y ss. concretamente, págs. 1.023 y ss.)

El agudo sentido histórico del profesor Girón Tena pónese, una vez más de manifiesto, al buscar el fundamento de la autonomía del Derecho marítimo, no en construcciones sistemáticas alejadas de la realidad, sino en la propia historia, que ofrece los datos que permiten fundar la vital continuidad de una disciplina. Pero el trabajo comentado trasciende lo puramente histórico y llega a la construcción dogmática. Con materiales que hasta ahora han sido manejados con intención exclusivamente histórica, aborda la comprensión del sistema vigente, iluminándolo a la luz del pasado histórico que sobre él gravita, y señalando—al excluir soluciones que, si pudieron estar justificadas en el momento de su aparición, hoy se mantienen por inercia—el derrotero del porvenir. En definitiva, se aunan en esta investigación—preludio de otras más amplias—, Historia y Dogmática, con la equilibrada proporción que sólo un maestro puede encontrar.

J. F. DUQUE