

na, con arreglo á los principios generales del derecho sobre la prestación del dolo.

Art. 571. El portador de una carta de crédito reembolsará sin demora al dador la cantidad recibida.

Si no lo hiciere, podrá exigírsele por acción ejecutiva, con el interés legal y el cambio corriente en la plaza en que se hizo el pago, sobre el lugar en que se verifique el reembolso. (*Art. 578, Cód. 1829.*)

El Código anterior preveía por su artículo 578 el caso de que el portador de la carta-orden hubiere reembolsado previamente al dador el importe de la misma. De todas maneras, antes ó después debe reembolsar esa cantidad, y si no lo hiciere, podrá exigírsele por acción ejecutiva, por supuesto siempre que se pruebe la entrega del dinero por el recibo del tomador, y que reconozca éste su firma, ó por otra clase de prueba de las que reconocen las leyes.

Art. 572. Si el portador de una carta de crédito no hubiere hecho uso de ella en el término convenido con el dador de la misma, ó, en defecto de fijación de plazo, en el de seis meses, contados desde su fecha, en cualquier punto de Europa, y de doce en los de fuera de ella, quedará nula de hecho y de derecho.

Este artículo contiene otra reforma con relación al 579, su concordante del Código anterior. Disponía éste, que cuando el portador de una carta de crédito no hubiera hecho uso de ella en el término convenido con su dador, ó en su defecto con el que el Juzgado considerase suficiente, debía devolverla al dador, requerido al efecto, ó afianzar su importe, hasta que constase su revocación al que debía pagarla. El nuevo Código, de acuerdo con el espíritu de la legislación mercantil, declara nula de hecho y de derecho la carta de crédito cuando no se ha hecho uso de ella en el transcurso de cierto tiempo, fijando en defecto del que pueda señalar la carta uno determinado y perentorio, como es el de seis meses, contados desde su fecha, en cualquier punto de Europa, y de doce fuera de ella. La no intervención del Tribunal y la eliminación de otros requisitos enojosos y molestos que exigía el antiguo Código, y que mantenían por tiempo ilimitado la responsabilidad del dador de la carta y de la persona á cuyo favor iba expedida, nos parece una reforma convenientísima.

LIBRO TERCERO

Del comercio marítimo.

Este libro III del Código, es propiamente un Código especial del comercio marítimo, que si bien forma un todo con los dos libros anteriores, por su naturaleza, por sus medios y especialísimas circunstancias, constituye una entidad jurídica que sólo tiene de común con el comercio terrestre el fin que persigue todo acto comercial, la obtención del lucro.

La parte más flaca del Código de 1829, era, sin duda alguna, la referente á la navegación, á los buques, á su condición de bienes muebles flotantes, á las relaciones consiguientes entre propietarios y navieros, consignatarios, capitanes, patronos, oficiales, tripulaciones, contratos de fletamento, á la gruesa, seguros y averías; y no por cierto imputable al legislador que no pudo prever, para tan corto plazo, la inmensa transformación verificada en la construcción naval, en sus medios de locomoción, y muy esencial en las ciencias morales y políticas, que tan grandes pasos han dado en materias económico-sociales, creando fuerzas económicas, antes desconocidas, y constituyendo personalidades jurídicas, de pujanza tan incontrastable, que no sólo maravilla que existan, sino que asombra más aún que hayan sido ignoradas hasta la fecha.

*
*
*

Los adelantos del tiempo han sido y siguen siendo muchos; el desarrollo de las fuerzas económicas, mayor; y precisaba suma energía, más previsión en el legislador para no encontrarse, al poco tiempo de publicado este Código, anulado por los acontecimientos; mas no ha sido así, y ó mucho nos engañamos, ó en lo referente al comercio marítimo habrán de introducirse en el Código novísimo importantes y trascendentales reformas antes de poco.

¿Es que la deficiencia es tanta que demande á gritos su reforma en el momento de ser promulgado? No. Hay grandísimas diferencias entre el de 1829 y el de 1885; se ha mejorado mucho, y pasos se han dado en éste, sobre determinados asuntos, que en la práctica han de plantear importantísimas cuestiones que habrán de ser resueltas como el progreso y la justicia de consuno exigen; mas por esto mismo, la reforma tendrá que ser inmediata.

De todos modos, conviene consignar que en el derecho marítimo del Código de 1885 no se ha retrocedido en los buenos principios jurídicos.

TÍTULO PRIMERO

De los buques.

Art. 573. Los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto á tercero si no se inscribe en el Registro Mercantil.

También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado.

Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad.

El capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande. (*Arts. 585, 586 y 587, Cód. 1829; 432, 439 y 440, alemán; 1º y 2º, ley belga de 21 de Agosto de 1879, reformando el libro 2º del Cód.; 480, párr. 1º, y 490, Cód. italiano.*)

La palabra *buque* sirve para designar toda clase de embarcaciones, tengan éstas los nombres particulares ó técnicos con que hoy se conozcan ó que los adelantos náuticos les dieran en lo sucesivo.

Los buques mercantes constituyen una propiedad que se puede adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en derecho, en puerto español, en viaje ó en puerto extranjero, á españoles ó extranjeros domiciliados en puertos de otra nación. (Art. 578.)

Aquella prescripción del art. 584 del Código de 1829, por virtud de la cual los extranjeros no naturalizados no podían adquirir, en todo ó en parte, la propiedad de una nave española, ha quedado derogada, y la propiedad de un buque es tan enajenable como toda otra cosa de lícito comercio. Así debía de ser, y así se hará en lo sucesivo, gracias á lo dispuesto por el artículo que comentamos.

Mas ahora suscitase una cuestión previa; la enajenación es indiscutible, pero el buque vendido á extranjero, ¿seguirá siendo español? La naturaleza del buque nos da la contestación. El buque es bien mueble, y los bienes muebles siguen la condición que en el Derecho internacional privado les marca, lo que, aunque por algunos se niegue, se llama y se conoce por estatuto personal; y aplicando á este caso el art. 585 de este Código, se sobreentiende que el buque que se vende á un extranjero deja de ser buque español.

El Congreso de Amberes celebrado en Setiembre último (1885), nada ha resuelto directamente acerca del asunto; pero indirectamente confirma el precepto de este Código, al declarar, entre otras, en la cuestión XI, que:

«La responsabilidad del dueño subsiste, aun cuando haya entregado la posesión del buque á un fletador-armador que lo explote, salvo siempre su derecho de reclamar contra éste.»

De lo que deducimos nosotros que si la responsabilidad primaria debe ser del dueño, el buque sigue siempre sujeto á la ley personal de aquél, y *mientras no sean otros y más libres principios los que inspiren en el Derecho público y privado internacional marítimo*, como dice un ilustre jurisconsulto (1), nosotros diremos con él, «que buque que sea de propiedad exclusiva de extranjero ó extranjeros, no puede ser barco español.»

La Constitución alemana, en su art. 3º, dice así:

«Los barcos de comercio no tienen derecho de llevar el pabellón sino en tanto que pertenezcan exclusivamente á personas que gocen de la nacionalidad federal.»

En Italia, el buque que no es propiedad de un regnicola no es italiano.

Resulta, pues, que nuestro Código no está en oposición con el derecho positivo de las principales naciones marítimas.

Pero si no puede poseer un extranjero ni una Sociedad, exclusivamente extranjera, un buque español, ¿lo podrá poseer una Sociedad anónima española, aunque perteneciesen á la misma accionistas extranjeros.

(1) D. Salvador Albacete.

ó Sociedades extranjeras que, según el art. 45 de este Código, pueden ejercer el comercio en España?

La respuesta es terminante, por la naturaleza especial de las Sociedades anónimas; pueden pertenecer ó mejor poseer acciones de la misma, así los regnicolas como los extranjeros, siendo aquéllas españolas, y hallándose sujetas á este Código. La personalidad jurídica que resulta, es pura y exclusivamente española, y si tuviere buques, éstos son de nacionalidad española por la razón ya expresada de ser bienes muebles y estar condicionados por estatuto personal; pero las Sociedades extranjeras que, según el precitado art. 45 del Código, pueden negociar en España, con sujeción á las leyes de su país en lo que se refiera á su capacidad para contratar, aun cuando sujetas á las disposiciones de este Código; si éstas tuvieren buques, serian éstos, como ella, extranjeros, por la misma teoría ya expuesta.

Hay, además, razones de un orden superior, que omitimos, de Derecho público internacional, que en todo caso vedarían la aplicación de opuesto criterio.

Decidida y resuelta en sentido favorable la posibilidad de adquirir por toda clase de personas los buques españoles, y la consiguiente de su abanderamiento, en sentido más restrictivo, veamos la forma en que puede verificarse la venta de un buque español.

El Código dice expresamente que «la adquisición de un buque deberá constar en documento escrito», y añadimos nosotros, *mediante escritura y ante Notario público*.

Un autor reputadísimo del Código, entiende que no es *menester siquiera de la escritura pública* (1); pero contra esta interpretación tan autorizada, tenemos el Reglamento para la organización y régimen del Registro mercantil de 24 de Diciembre de 1885, en cuyo art. 49 se previene al Registrador mercantil, no sólo la fórmula oficial de aparecer la transmisión en los libros de la expresada oficina en que se habla de *escritura otorgada para la venta del buque*, sino que se exige al Cónsul remita al Registrador copia de la escritura de venta del mismo, y no habrá Registrador que inscriba ninguna transmisión de este género sin tener á la vista semejante documento.

A mayor abundamiento, el art. 23 del Código dice, refiriéndose á los cambios de propiedad de los buques, que «la inscripción se verificará, por regla general, en virtud de *copias notariales* de los documentos que presente el interesado», y el Notario sólo puede dar copias de los docu-

(1) El referido Sr. Albacete.

mentos que ante él se otorguen, ó de lo que conste en su protocolo, y en él no pueden figurar ni pólizas ni mucho menos documentos privados, sino escrituras públicas.

La duda que pudiera caber para inclinarse, á pesar de lo expuesto, á la opinión tan respetable que tenemos la desgracia de combatir, por las frases ambiguas del Código, *por regla general*, desaparece examinando el contexto de las siguientes líneas del art. 578 del Código:

«Si hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españoles ó á extranjeros, con domicilio en capital ó puerto de otra nación, *la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto respecto de tercero si no se inscribe en el Registro del Consulado...*»

El legislador ha entendido que la venta de un buque debe constar por documento escrito, y que este documento, por regla general, *siempre que se pueda*, sea escritura pública.

Los únicos casos que pueden existir para no verificarlo así, son: cuando el buque se venda en viaje, ya en alta mar ó en puerto donde no hubiere Cónsul español; pero el documento en que se otorgue la venta, supletorio del que exige el Código, deberá ser ratificado por escritura pública en el primer lugar donde arribare el buque y pudiera redactarse aquélla.

Esta es la interpretación que nosotros damos al precepto, y expuestos quedan los fundamentos en que la apoyamos. Por naturaleza, y por razones propias, nuestro criterio es siempre progresivo en todas las cuestiones jurídicas que así nos lo permiten; pero en interés público, entendemos que toda venta de buque debe hacerse en escritura pública ante Notario, y creemos sinceramente que así lo quiere la ley.

* * *

Para que produzca efecto respecto de tercero, es preciso que la venta del buque se inscriba en el Registro mercantil.

Medios de realizar esta operación precisa, no por precepto, sino por efecto de la ley.

Declárase por el Poder ejecutivo, en la exposición de motivos al Reglamento ya citado del Registro mercantil, que en España está exento de precedentes el Registro mercantil de buques, pero que el precedente existe, para los efectos de la navegación, en las Comandancias de Marina, y así es, en efecto.

En las Comandancias se debe acreditar de un modo fehaciente la existencia del buque, sus condiciones y su propiedad.

Aceptando como buenos estos antecedentes, exige el art. 47 del Reglamento, que para que se verifique la inscripción del buque en el Registro mercantil, se presentará al Registrador «una copia certificada de la matrícula ó asiento del buque, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado.»

Con este documento se hace en el Registro mercantil la primera inscripción del buque, que será, como dice el art. 46 del tantas veces citado Reglamento, la inscripción de propiedad del buque, y contendrá:

El nombre del buque, clase del aparejo, sistema ó fuerza de las máquinas, si fuese de vapor, expresando si son caballos nominales ó indicados, punto de construcción del casco, manifestando si es de madera, hierro, acero ó mixto, dimensiones principales de eslora, manga y puntal, tonelaje total y neto, señal distintiva que tiene en el Código internacional de señales; por último, los nombres y domicilios de los dueños ó partícipes de su propiedad.

Hecha la inscripción de propiedad, que es la primera que debe constar en el Registro mercantil, como queda dicho, produce efecto contra tercero, y como el Registro es público, todos pueden conocer la situación de cada buque, quiénes son sus propietarios, y cuáles las cargas que sobre los mismos pesan.

De primer momento se comprende la inmensa importancia que tiene este acto para el crédito marítimo mercantil; pero según vayamos desenvolviendo los preceptos positivos del Código, se irá apreciando con más exactitud en todos sus detalles.

*
*
*

Los buques, como toda cosa, se adquieren con la posesión de buena fe, con justo título *debidamente registrado*.

No puede omitirse la inscripción de la propiedad particular de un buque; ya sabemos que la inscripción de los comerciantes particulares es potestativa, y obligatoria la de las Sociedades. La posesión de buena fe ha de constar *necesariamente* en el Registro mercantil, aunque sea por un comerciante particular.

Faltando alguno de estos requisitos, suponemos que será tan sólo el justo título debidamente registrado y la prescripción de los tres años, se necesita la posesión continuada por diez años.

En ambos casos, el plazo para adquirir la propiedad es menor que el ordenado por el art. 587 del Código de 1829, que exigía veinte años, y nos parece acertado, porque hay la presunción legal de que el poseedor es el propietario por el lapso del tiempo, y el Código resuelve que se conside-

re como propiedad la posesión de un buque que se hallare en los casos marcados.

Esta prescripción no rige para el capitán, que en ningún caso podrá adquirir por prescripción el buque que mande.

Art. 574. Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses. Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de Administración pública dispongan sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves, y demás objetos análogos. (*Art. 588, Código 1829.*)

La construcción de buques es libre; ha desaparecido aquella prescripción del art. 588 del Código de 1829, y por consiguiente la visita de naves realizada por los peritos nombrados por la autoridad competente.

Los navieros y la gente de mar están sujetos, sin embargo, á lo que en Derecho administrativo se halle dispuesto, ó en lo sucesivo se disponga sobre navegación, aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos, de cuyos particulares nos iremos ocupando según lo exija el más completo comentario del Código.

Art. 575. Los partícipes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto en las ventas hechas á extraños; pero sólo podrán utilizarlo dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acto. (*Art. 612, Cód. 1829.*)

La inscripción en el Registro perjudica al tercero, y mientras éste no pueda averiguar oficial y solemnemente que el buque está vendido, si fuere partícipe en la propiedad del mismo, no prescribe su derecho al tanteo y al retracto; pero este privilegio, que del derecho común viene al mercantil, sólo podrá utilizarse dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acto de reclamarle.

Art. 576. Se entenderán siempre comprendidos en la venta del buque, el aparejo, respetos, pertrechos y máquina si fuere de

vapor, pertenecientes á él, que se hallen á la sazón en el dominio del vendedor. (*Art. 594, Cód. 1829; 443, alemán; párr. 2º, artículo 480, italiano.*)

No se considerarán comprendidos en la venta las armas, las municiones de guerra, los víveres ni el combustible.

El vendedor tendrá la obligación de entregar al comprador la certificación de la hoja de inscripción del buque en el Registro hasta la fecha de la venta. (*Art. 440, Cód. alemán.*)

En la venta de una nave se entienden siempre comprendidos los aparejos pertenecientes á la misma que estén en poder del vendedor. Este precepto se funda en aquella regla de derecho que determina que lo accesorio sigue á lo principal.

Las armas, las municiones de guerra, los víveres y el combustible no son accesorios del buque y no están comprendidos en la venta de éste.

Según el art. 50 del Reglamento del Registro mercantil, los capitanes han de proveerse necesariamente de la hoja de inscripción del buque en el Registro, sin cuyo documento no puede emprender viaje alguno, ni justificar el dominio del buque para su enajenación ó imposición de gravámenes; por lo que siendo tan necesario, se explica que el legislador imponga al vendedor la obligación de entregársele al comprador al verificar la venta del buque.

Este precepto es nuevo: no existía en el Código anterior, como no existía el Registro mercantil marítimo, y por el alcance que le concede el Código nos parece conveniente y útil.

Conviene que se cumpla estrictamente cuanto sobre el mismo se ha resuelto, sin permitir tolerancia alguna en contrario.

Art. 577. Si la enajenación del buque se verificase estando en viaje, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengare en él desde que recibió el último cargamento, y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen su dotación, correspondiente al mismo viaje.

Si la venta se realizase después de haber llegado el buque al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que compo-

nen su dotación, salvo en uno y otro caso el pacto en contrario. (*Art. 595, Cód. 1829; 441, alemán.*)

El artículo anterior se refiere al caso en que se venda el buque en un puerto sin flete alguno. Este art. 577 supone y prevé la venta del buque durante un viaje; omite, porque no es del caso, la persona que puede vender el buque—supuesta siempre la capacidad para ello,—y resuelve que los fletes desde que recibió el último cargamento son del comprador, siendo de su cargo, por consiguiente, el pago de toda la dotación del buque, aunque circunscrito al último viaje, ó sea al que se está llevando á cabo en el momento preciso de su venta.

Muy de otro modo, y es justo, resuelve el legislador el caso cuando la venta del buque se realizase en el puerto de su destino; entonces los fletes pertenecen al vendedor y es de su cuenta el pago de la dotación del buque.

Las teorías fundamentales de estos preceptos son tan sabidas, que ofenderíamos á nuestros lectores exponiéndolas, por lo que juzgamos suficiente reseñarlas al objeto de señalar el derecho positivo de cada caso.

Conviene manifestar que si el derecho sustantivo es el expuesto, las partes pueden, si lo estiman conveniente, pactar lo que juzguen más acertado y útil para sus combinaciones mercantiles, y la convención es libre para estipular tales ó cuales condiciones en el contrato de venta de un buque.

El Código permite todo lo lícito, y pueden, vendedor y comprador, convenir en lo contrario de lo resuelto en este artículo; pero con una condición, que lo consignent en la escritura pública, porque en otro caso la ley del contrato será la expresa y determinada en este artículo.

Art. 578. Si hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españoles ó á extranjeros con domicilio en capital ó puerto de otra Nación, la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto respecto de tercero si no se inscribe en el Registro del consulado. El Cónsul transmitirá inmediatamente copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al Registro Mercantil del puerto en que se hallare inscrita y matriculada.

En todos los casos la enajenación del buque debe hacerse cons-