

tar, con la expresión de si el vendedor recibe en todo ó en parte su precio, ó si en parte ó en todo conserva algún crédito sobre el mismo buque. Para el caso de que la venta se haga á súbdito español, se consignará el hecho en la patente de navegación.

Cuando, hallándose el buque en viaje, se inutilizare para navegar, acudirá el capitán al Juez ó Tribunal competente del puerto de arribada, si éste fuere español; y si fuere extranjero, al Cónsul de España si lo hubiere, al Juez ó Tribunal ó á la autoridad local, donde aquél no exista; y el Cónsul ó el Juez ó Tribunal, ó, en su defecto, la autoridad local, mandarán proceder al reconocimiento del buque.

Si residieren en aquel punto el consignatario ó el asegurador, ó tuvieren allí representantes, deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda. (*Artículo 483, Cód. italiano.*)

Tres son los particulares que resuelve este artículo; previendo los casos de venta dispone: primero, cómo se ha de efectuar la venta del buque en viaje ó puerto ó capital extranjera á regnicolas ó á extranjeros.

Consignemos de paso, y ratificando lo anteriormente expuesto, que el buque pueda venderse á unos ó á otros y que la prohibición del art. 592 del Código anterior ya no existe.

Si se hallare el buque en viaje y se vendiere en capital ó puerto de otra Nación, la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de España del punto en que rinda el viaje.

El principio de territorialidad se impone aquí para todo buque español, y sólo ante funcionario español se puede hacer constar la traslación de dominio; pero no hasta esto, sino que es preciso que para que surta efecto la venta respecto de tercero, se ha de inscribir en el Registro del Consulado, y dicho sea de paso, bueno será recordar á quien corresponda, que esta prescripción del Código no quede como letra muerta, cual ha sucedido, y aun tememos suceda en algunos Consulados, con lo referente al Registro civil, según demostración oficial del Ministerio de Gracia y Justicia en el pasado año de 1885.

Suponiendo, pues, que los Consulados cumplan como deben las prescripciones de este Código, el Registro mercantil estará abierto desde el día primero de este año de gracia de 1886 y en él se habrá hecho constar la venta del buque.

Pero el legislador pide más; no le basta con que en el Registro mercantil del Consulado figure la venta, y exige del Cónsul transmita 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.

El Registrador, al recibo de dicha copia auténtica, lo primero que debe hacer es, expedir acuse de recibo de la misma al Cónsul remitente, y poner á continuación de la última inscripción hecha en la hoja del buque una nota en los siguientes términos:

«*Nota.*—Por escritura otorgada con fecha..... ante el Cónsul de.... ha sido vendido el buque de esta hoja á (Fecha y firma).»

La copia se conservará en el Archivo del Registro en un legajo especial, y la inscripción no se verificará hasta que los interesados ó cualquiera de ellos presente la escritura.

Pero si la inscripción no se hace, tampoco se extenderán otras inscripciones de transmisión ó gravamen del mismo buque, según dispone el art. 49 del Reglamento del Registro mercantil.

Así, pues, el comprador ó el vendedor debe presentar inmediatamente la escritura en el Registro, si quieren que la venta ó la compra surta efecto contra tercero.

* * *

La forma en que ha de redactarse la escritura ante el Cónsul ha de expresar, entre otros particulares, si el vendedor recibe en todo ó en parte su precio, ó si conserva algún crédito sobre el mismo buque.

Además de constar la venta por escritura pública y de inscribirse primero en el Registro mercantil del Consulado y en su día en el puerto en que se hallare inscrita y matriculada, si la venta se hiciera á súbdito español se consignará el hecho en la patente de navegación.

Los propietarios de buques vendidos á extranjeros, los Notarios y los Cónsules deben tener muy en cuenta cuanto les incumbe por el art. 53 del Reglamento del Registro mercantil.

Como la existencia de los buques siempre es precaria, el legislador ha resuelto también en este artículo, párrafo 3º, el caso de inutilización del mismo para navegar, y esto no supone la pérdida total del valor ó capital existente del mismo.

La nave se construyó para la navegación y consecuentes efectos; pero si llega el caso de inutilizarse para lo primero, puede utilizarse para diversos fines en un puerto, y en último resultado los aparejos y el buque

mismo representan un valor que puede realizarse, ya por el capitán de la nave, ya por el consignatario, ya por el asegurador ó sus respectivos representantes.

El Código se limita, según los casos, á exigir cómo y dónde debe hacerse la previa declaración de la inutilización del buque, y este es asunto que pertenece á la jurisdicción voluntaria en negocios de comercio que deben ventilarse en los Tribunales con sujeción á la Península, y según los casos, á los artículos 2409 al 2481, de la vigente ley de Enjuiciamiento civil; y á los 2070 al 2442, en la de Cuba y Puerto Rico.

Del resultado del expediente de jurisdicción voluntaria sobre la inutilización de un buque, resultará ó no, según proceda, ésta.

Aun cuando nada está previsto hasta la fecha, según creemos, sobre el particular, por analogía entendemos que procede:

1º Que el Juez ó Cónsul ante quien se resolviera la inutilización de un buque dirija la comunicación que proceda al Registrador, donde estuviere inscrita la nave, notificándole el hecho.

2º Que el propietario del buque inutilizado presente testimonio de las actuaciones y de la sentencia, si la hubiere, en que se hiciere constar la desaparición del buque, cuyo testimonio debe ser presentado á la Comandancia de Marina, ó destrucción (lo mismo debe entenderse cuando el buque se vendiere á un extranjero), y ésta lo participará de oficio al Registrador mercantil de aquella comandancia ó puerto, á fin de que extienda al final de la última inscripción, una nota en los siguientes términos:

«Según oficio, de... fecha... el buque á que esta hoja se refiere (aquí lo ocurrido al buque). Fecha y firma.»

Esto es lo que dispone el artículo 56 del Reglamento del Registro mercantil, añadiendo «que extendida esta nota, no se podrá hacer inscripción alguna relativa al buque.»

La razón está al alcance de todos: el buque ha dejado de existir; no hay posibilidad de hacer inscripción alguna relativa á lo que ya no existe.

Art. 579. Comprobado el daño del buque y la imposibilidad de su rehabilitación para continuar el viaje, se decretará la venta en pública subasta, con sujeción á las reglas siguientes:

1ª Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimien-

to de estas diligencias á los que deseen interesarse en la subasta.

2ª El auto ó decreto que ordene la subasta se fijará en los sitios de costumbre, insertándose su anuncio en los diarios del puerto donde se verifique el acto, si los hubiese, y en los demás que determine el tribunal.

El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte días.

3ª Estos anuncios se repetirán de diez en diez días y se hará constar su publicación en el expediente.

4ª Se verificará la subasta el día señalado, con las formalidades prescritas en el derecho común para las ventas judiciales.

5ª Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos. *(Incisos 2º y 3º, art. 593 y 608, Cód. 1829; 237, francés.)*

Todas las reglas de este artículo son imprescindibles y su falta puede ocasionar la nulidad de la venta.

Cuando la venta se verifique en puerto extranjero, *locus regit actus*; y se observarán las prescripciones especiales que en dicho puerto rijan para casos tales; pero todas, imprescindiblemente, so pena de nulidad de la venta.

Art. 580. En toda venta judicial de un buque para pago de acreedores, tendrán prelación por el orden en que se enumeran:

1º Los créditos á favor de la Hacienda pública que se justifiquen mediante certificación oficial de autoridad competente.

2º Las costas judiciales del procedimiento, según tasación aprobada por el Juez ó Tribunal.

3º Los derechos de pilotaje, tonelaje y los de mar ú otros de puertos, justificados con certificaciones bastantes de los jefes encargados de la recaudación.

4º Los salarios de los depositarios y guardas del buque y cualquier otro gasto aplicado á su conservación desde la entrada en el puerto hasta la venta, que resulten satisfechos ó adeudados en virtud de cuenta justificada y aprobada por el Juez ó Tribunal.

5° El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato.

6° Los sueldos debidos al capitán y tripulación en su último viaje, los cuales se comprobarán mediante liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón del buque, aprobada por el Jefe del ramo de marina mercante, donde lo hubiere, y en su defecto, por el Cónsul ó Juez ó Tribunal.

7° El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el capitán para reparar el buque, siempre que la venta conste ordenada por auto judicial celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque.

8° La parte del precio que no hubiere sido satisfecha al último vendedor, los créditos pendientes de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque, cuando no hubiere navegado, y los provenientes de reparar y equipar el buque y de proveerle de víveres y combustible en el último viaje.

Para gozar de esta preferencia los créditos contenidos en el presente número, deberán constar por contrato inscrito en el Registro Mercantil, ó si fueren de los contraídos para el buque estando en viaje y no habiendo regresado al puerto de su matrícula, estarlo con la autorización requerida para tales casos, y anotados en la certificación de inscripción del mismo buque.

9° Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotados en el Registro Mercantil; las que hubiere tomado durante el viaje con la autorización expresada en el número anterior, llenando iguales requisitos, y la prima del seguro acreditada con la póliza del contrato ó certificación sacada de los libros del corredor.

10° La indemnización debida á los cargadores por el valor de los géneros embarcados que no se hubieren entregado á los consignatarios, ó por averías sufridas de que sea responsable el buque, siempre que una y otras consten en sentencia judicial ó arbi-

tral. (*Art. 596, Cód. 1829; 557, alemán; 4°, ley belga; 191, Código francés; 675, italiano.*)

El privilegio de prelación es un derecho preferente que el Código reconoce y da á un acreedor sobre otro. Su fundamento consiste en que ni todos los créditos son de una misma naturaleza, ni merecen igual favor ante el Código.

Estas reglas deben tenerse muy presentes en el caso concreto á que se refiere el artículo, y cumpliéndolas estrictamente, se evitan actuaciones, diligencias y gastos, que sobre dañar los intereses morales de la justicia, no favorecen, sino que perjudican grandemente los de los litigantes.

Aunque se ha seguido el orden indicado y dispuesto por el art. 596 del Código de 1829, y en la práctica han debido desaparecer todas ó la mayor parte de las dudas, debe tenerse presente para resolver las que se suscitaren, que debe darse preferencia al que tiene un derecho más aparente, siguiendo en esto la razón y la equidad.

Art. 581. Si el producto de la venta no alcanzare á pagar á todos los acreedores comprendidos en un mismo número ó grado, el remanente se repartirá entre ellos á prorrata. (*Art. 597, Código 1829; 214, francés.*)

La solidaridad de los acreedores en el caso que comprende este artículo, es un acto de justicia. El mismo derecho tiene el primer acreedor que el último de los comprendidos en su grado, y no sería arreglado á derecho que hubiera preferencias entre los que disfrutaban de igual beneficio.

El precepto es claro, y su razón evidente.

Conviene mucho fijarse en la naturaleza especial de los acreedores de la nave, que lo son de ésta, pero no del dueño: éste no está á las resultas en los casos en que el valor del buque fuere insuficiente para satisfacer todos los créditos en contra que tuviere el buque mismo.

Todos los contratos que sobre las naves se hicieren, son, por su naturaleza, aleatorios; tienen por garantía el buque, pero sujetos al riesgo que en toda navegación se corre, y así como la nave hoy poderosa y de gran valor puede, por la inclemencia del temporal, en breves horas reducirse á mueble de escasa ó ninguna cuantía, así el acreedor que lo es de la *cosa*, y no de la *persona*, debe estar á las consecuencias que son naturales y legítimas en todo negocio mercantil marítimo.

Art. 582. Otorgada é inscrita en el Registro Mercantil la es-

critura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores. (*Art. 600, Cód. 1829.*)

Pero si la venta fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje, los acreedores conservarán sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, ó del regreso. (*Art. 601, Cód. 1829.*)

Distingue este artículo, como no podía menos, la venta judicial del buque, hecha en pública subasta, de la venta voluntaria estando en viaje.

En el primer caso, otorgada la venta judicial é inscrita en el Registro, la nave queda liberada de todas las cargas que tuviere en favor de acreedores á quienes no hubiere alcanzado abono de cantidad alguna, por cualquiera de las causas que pudieran ocurrir, y se reputan extinguidas de derecho todas las inscripciones anteriores á la escritura de venta judicial de un buque.

El Registrador, en este caso, presentada que le sea la escritura de venta judicial y la providencia ejecutoria ordenando la cancelación, considerará extinguido el crédito ó los créditos por ministerio de la ley, en virtud de un hecho independiente de la voluntad de los interesados, y cumplirá lo que le previene el art. 54 del Reglamento del Registro mercantil, y cancelará todas las cargas no liquidadas ni pagadas y anteriores á la escritura judicial del buque.

Mas si la venta del buque fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje éste, aun cuando el Registrador en cumplimiento de su deber hubiere inscrito la venta en el Registro, ó el buque hubiere regresado al puerto de matrícula, los acreedores conservan sus derechos contra la nave tres meses después de uno ú otro hecho.

Los señores Notarios deben fijarse muy especialmente en consignar esta cláusula legal en la escritura de venta de buques en que interviniere y correspondieren, y advertir al comprador del precepto del Código dando fe de haberlo verificado así; porque, como á la simple vista se comprende, pueden resultar acciones legítimas en su día que perjudiquen al comprador, y no le puede bastar al Notario que de la certificación del Registro no resulte carga alguna contra el buque, ni que así lo consigne en el documento; él debe especificar «que el buque se vende en viaje, que según manifestación del vendedor no tiene carga alguna (ó las que tuviere), cuya manifestación está confirmada por el certificado del

Registro mercantil que á su presencia ha entregado el vendedor al comprador; pero que, esto no obstante, advierte á las partes que según dispone el art. 582 del Código de Comercio, párr. 2º, los acreedores de la nave, si los tuviere, conservan sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, ó del regreso, de cuyos particulares quedarán enteradas entrambas partes.»

Art. 583. Si encontrándose en viaje necesitare el capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 8º y 9º del art. 580, acudirá al Juez ó Tribunal, si fuese en territorio español, y si no, al Cónsul de España, caso de haberlo, y en su defecto, al Juez ó Tribunal ó Autoridad local correspondiente, presentando la certificación de la hoja de inscripción de que trata el art. 612, y los documentos que acrediten la obligación contraída.

El Juez ó Tribunal, el Cónsul ó la Autoridad local en su caso, en vista del resultado del expediente instruido, harán en la certificación la anotación provisional de su resultado, para que se formalice en el Registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula, ó para ser admitida como legal y preferente obligación en el caso de venta antes de su regreso, por haberse vendido el buque á causa de la declaración de incapacidad para navegar.

La omisión de esta formalidad impondrá al capitán la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa.

La inscripción en el Registro mercantil de todas las cargas ú obligaciones de buques, es la cualidad distintiva del novísimo Derecho marítimo.

Si el buque está en el puerto de matrícula, no puede emprender el viaje sin el certificado del Registro, y si contrae el capitán obligaciones (las expresadas en los casos 8º y 9º del art. 580) en el viaje, en dicho documento ha de constar la anotación provisional de las mismas, para que se formalicen en el Registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula.

Si las obligaciones se contrajeran en territorio español, hará la anotación de las mismas en el certificado el Juez ó Tribunal competente; si en el extranjero, el Cónsul de España, si lo hubiere, en el lugar donde se

celebraren los contratos, ó en su defecto, el Juez ó Tribunal ó Autoridad local, previo el expediente instruido al efecto.

Es de tal importancia la anotación antedicha en el certificado del Registro, que si no constare en él la obligación, no será considerada como *legal ni preferente*, en el caso de venta del buque por inutilizarse para la navegación, ni tampoco podrá inscribirse en el Registro, y los capitanes estarán obligados personalmente al pago de los créditos perjudicados por su causa.

Severa es la sanción, pero no la hallamos injusta; por el contrario, la encontramos razonada, á fin de evitar la incuria ó negligencia del capitán.

Art. 584. Los buques afectos á la responsabilidad de los créditos expresados en el art. 580, podrán ser embargados y vendidos judicialmente, en la forma prevenida en el art. 579, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuvieren cargados y despachados para hacerse á la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para prestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje, y aun entonces cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diese fianza de que regresará el buque dentro del plazo fijado en la patente, obligándose, en caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Por deudas de otra clase cualquiera, no comprendidas en el citado art. 580, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula. (*Arts. 602 y 603, Cód. 1829; 197, francés.*)

Embargo, en Derecho marítimo, es la ocupación, aprehensión ó retención hecha con mandamiento de Juez competente, por razón de alguna deuda ó delito.

Tiene por objeto asegurar las resultas del juicio; esto es, la satisfacción de la responsabilidad pecuniaria que se ha contraído ó se cree contraída con cargo al buque, por persona capacitada para ello, ya sea en virtud de obligación que dimana de convención ó de ley, ya sea en virtud de delito ó cuasi delito que hubiere perpetrado.

Por regla general, el buque no puede ser embargado sino en el puerto de su matrícula.

Mas cuando se tratase de créditos comprendidos en el art. 580, podrán

ser embargados y vendidos judicialmente, sujetándose á lo previsto en el art. 579, y ésta es la excepción.

Pero esta excepción tiene á su vez dos más:

1^a Cuando el buque esté cargado y despachado para hacerse á la mar, en cuyo caso no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para prestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje.

2^a Cuando, por la causa antedicha, se acordase embargar el buque, cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diese fianza del regreso del buque, obligándose, en caso contrario, aunque fuere gratuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima.

Cuando el buque esté en el puerto de su matrícula, caben contra él todas las acciones mercantiles de un modo natural y perfecto; cuando está fuera del puerto de matrícula, pero descargado, las expresadas en el artículo 580; mas cuando está cargado y despachado, sólo cabe el embargo por deudas contraídas para avituallar el buque para el mismo viaje, y con fianza, como pide el Código, no hay lugar al embargo.

Estas excepciones son lógicas: si el buque está cargado y dispuesto á hacerse á la mar, hay un tercero ó varios, ajenos á los compromisos y responsabilidades anteriores del buque, que pueden ser dañados por el embargo; el Código limita su responsabilidad á las deudas contraídas *por el buque para el mismo viaje*, y al efecto de no impedirlo, instituye la fianza bastante á satisfacer la deuda *en cuanto sea legítima*, ó lo que es lo mismo, la fianza que se preste en este caso extremo no supone el reconocimiento de la deuda reclamada, sino el reconocimiento de la deuda *en cuanto sea probada y reconocida por medio de sentencia ejecutoria*.

De este modo—á nuestro juicio cumplidamente,—el Código ha evitado perjuicios inmensos, y acaso irremediables, para el tercero ajeno á las responsabilidades del buque en que fletó sus mercancías.

Art. 585. Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles. (*Art. 615, Cód. 1829; 1^o, ley belga; 195; Cód. francés; párr. 1^o, art. 480, italiano.*)

No comentamos por el momento este precepto, sumamente importante; pero en el curso del examen de este Código lo concordaremos debidamente, haciendo resaltar las diversas condiciones en que los buques pueden encontrarse.