

## TITULO CATORCE

DE LAS INSTITUCIONES DE CREDITO

## Artículo 640

Las instrucciones de crédito se registrarán por una ley especial, y mientras ésta se exolde, ninguna de dichas instituciones podrá establecerse en la República sin prévia autorización de la Secretarid de Hacienda y sin el contrato respectivo aprobado, en cada caso, por el Congreso de la Unión.—(Mex., 954 á 995.)

Este artículo 460 se refiere á una ley especial que se expedirá después, y esa ley ha sido ya promulgada con fecha 19 de Marzo de 1897. Tanto esta como la que se ocupa de los Ferrocarriles, de 29 de Abril de 1899, y los demás que se relacionan con el Derecho mercantil, los publicamos en tomo separado, así como los Comentarios que á sus semejantes hicieron los mismos jurisconsultos de quienes estamos tomando los Comentarios á este Código de Comercio.

## LIBRO TERCERO

## DEL COMERCIO MARITIMO

## TITULO PRIMERO

DE LAS EMBARACIONES

## Artículo 641

Los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir indistintamente por toda persona que no tenga incapacidad legal para ello. Las embarcaciones se adquirirá por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales.

Cualquiera que sea el modo con que se haga la traslación de dominio de una nave, ha de constar por escritura pública ó por póliza ante corredor.

Para que las embarcaciones aparejadas, equipadas y armadas, puedan dedicarse al comercio, han de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero.—(Mex., 1017 á 1023; chil., 830, 833 y 862; arg., 859, 860 y 875; guat., 709 y 712; fr., 195; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 20; ital., 481 y 483; hol., 309; port., 490.)

Cód. de Com. esp., 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 documen-

to 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 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.

## COMENTARIOS

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 aun 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? Nó. 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.

\*\*

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.

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 Septiembre 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 ilustré jurista (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 artículo 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 ó Sociedades extranjeras que, según el art. 15 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 aquellas españolas, y hallándose sujetas á este Código. La personalidad jurídica que resulta, es pura y exclusivamente española, y si tuviere buques, estos son de nacionalidad española por la razón expresada de ser bienes muebles y estar condicionados por estatuto personal; pero las Sociedades extranjeras que, según el precitado art. 15 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 estas tuvieren buques, serían estos 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 (2); pero contra esta interpretación tan autorizada, tenemos el Reglamento para la organización y régimen del Registro mercantil de 21 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.

(1) Don Salvador Albacete.  
(2) El referido Sr. Albacete.

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 documentos 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 haber 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 de 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.

Declarase 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 desarrollando 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. 567 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 considere 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.

#### Artículo 642

La posesión de las embarcaciones sin el título de adquisición, no atribuye la propiedad al poseedor, si no ha sido continua por espacio de diez años. El capitán no puede adquirir la propiedad de la nave por prescripción.—(Mex., 1020; chil., 828; arg., 867; guat., 707; port., 487.—Véanse las Concordancias y Comentarios del artículo anterior.)

#### Artículo 643

Los capitanes ó contramaestres de las embarcaciones, no están autorizados, por razón de sus oficios, á venderlas; mas si estando la embarcación en viaje se inutilizare para la navegación, acudirá su capitán ó contramaestre á la autoridad competente del puerto donde hiciere su primera arribada, la que probado en forma suficiente el daño de la embarcación, y que no puede ser rehabilitada para continuar su viaje, decretará la venta en pública subasta y con todas las formalidades que se establecen en el art. 657.—(Mex., 1024; chil., 845; arg., 874; guat., 724; fr., 237; ital., 483, 489 y 513; port., 513.)

Cod. de Com. esp., 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 inscribió 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 constar, 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 tuvieran allí representantes, deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda.

#### COMENTARIOS

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 basta 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.

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 gravámen 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 expresarse, 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 ha-

llare 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 Consules 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 3.º, 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 2109 al 2181, de la vigente ley de Enjuiciamiento civil; y á los 2070 al 2142, 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:

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

2.º Que el propietario del buque inutilizado presente testimonio de las actuaciones y de la sentencia, si la hubiere, en que se hiciera 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.

Cód. de Com. esp., 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:

1.º Se tasarán, previo inventario, el casco del buque, su aparejo, máquinas, pertrechos y demás objetos, facilitándose el conocimiento de estas diligencias á los que deseen interesarse en la subasta.

2.º 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 hubiere, y en los demás que determine el tribunal.

El plazo que se señale para la subasta no podrá ser menor de veinte expresiones. Estos anuncios se repetirán de diez en diez días y se hará constar su en todo con en el expediente.

Se verificará la subasta el día señalado, con las formalidades prescrites de derecho común para las ventas judiciales.

5.º Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos.

## COMENTARIOS

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.

### Artículo 644

En la venta de la nave se entienden siempre comprendidos, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes á ella, salvo pacto expreso en contrario.—(Mex., 1025; chil., 831; arg., 861; guat., 710; alem., 443; ital., 480; port., 485.)

Cód. de Com. esp., 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.

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.

## COMENTARIOS

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 entregárselo 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.

### Artículo 645

Si la enagenación 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, pertenecerá á los fletes al vendedor y será de su cuenta el pago de la tripulación y demás individuos que componen

su dotación, salvo en uno y otro caso pacto en contrario.—(Mex., 1026; chil., 832; arg., 862; guat., 711; alem., 441.)

Cód. de Com. esp., 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 componen su dotación, salvo en uno y otro caso el pacto en contrario.*

### COMENTARIOS

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 consignan en la escritura pública, porque en otro caso la ley del contrato será la expresa y determinada en este artículo.

### Artículo 646

Cuando las embarcaciones sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes por el orden en que se designan:

- I. Los impuestos que debiera causar la nave y cualquier otro crédito del fisco;
- II. Los gastos y procedimientos de la ejecución y venta de la embarcación;
- III. Los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcación y cualquiera otro gasto causado en su conservación desde su entrada en el puerto hasta su venta;
- IV. El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave;
- V. Los sueldos que se deban al capitán y salarios de la tripulación de la nave en su último viaje;
- VI. Las deudas inexcusables que en su último viaje halla contraído el capitán en utilidad de la nave, en cuyo caso se comprende

el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto;

VII. Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construcción de la nave, cuando no hubiere hecho viaje alguno; y si hubiere navegado, la parte del precio que aun no esté satisfecha á su último vendedor; y las deudas que se hubieren contraído para repararla, aparejarla y aprovisionarla para el último viaje;

VIII. Las hipotecas y cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento, apresto y máquina de vapor, antes de la última salida de la nave;

IX. El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, máquina de vapor, armamento y apresto de la nave;

X. La indemnización que se deba á los cargadores, por valor de los géneros cargados en la nave que no se hubieren entregado á los consignatarios y la indemnización que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave.—(Mex., 1027; chil., 835 á 837; arg., 1377; guat., 714; fr., 191 y 192; Ley belga de 21 de Agosto de 1879, 4 y 5; alem., 757 á 761, 770 á 772, 777 y 779; ital., 675 y 677; hol., 313 y 317; port., 578.)

Cód. de Com. esp., 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.
  - 5º El alquiler del almacén donde se hubieren custodiado el aparejo y pertrechos del buque, según contrato.
  - 6º 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.
  - 7º 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.
  - 8º 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 combustibles 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.*
- 9º Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorga-

dos 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 arbitral.

### COMENTARIOS

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.

Cód. de Com. esp., 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.*

### COMENTARIOS

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.

### Artículo 647

Para gozar de la preferencia que en su respectivo grado se marca á los créditos de que hace mención el art. 646, se han de justificar éstos en la forma siguiente:

Los créditos del fisco, por certificaciones de autoridades competentes;

Los gastos judiciales erogados con arreglo á derecho y aprobados, por el tribunal competente;

Los salarios y gastos de conservación del buque y sus perrechos, por decisión formal del tribunal que hubiere autorizado ó aprobado después dichos gastos;

Los sueldos del capitán y salarios de la tripulación, por liquidación que se haga en vista de los rojes y de los libros de cuenta y razón de la nave, aprobada por el capitán del puerto;

Las deudas contraídas para cubrir las urgencias de la nave y su tripulación durante el último viaje y las que resulten contra la nave por haberse vendido efectos del cargamento, se calificarán y examinarán por el tribunal competente en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones que presente el capitán de las necesidades que dieron lugar á contraer aquellas obligaciones;

Los créditos procedentes de la construcción ó venta del buque, por las escrituras otorgadas á su debido tiempo con las solemnidades que prescribe la ordenanza de matrículas;

Las provisiones para el apresto, aparejos y vituallas de la nave, por facturas de los proveedores, con el recibo á su pie del capitán y el visto bueno del naviero, con tal que de aquellas facturas se haya tomado razón en la capitania del puerto, á más tardar diez días después de la salida del buque;

Las hipotecas por su orden, en vista de las escrituras respectivas y de su registro;

Los préstamos á la gruesa por los contratos otorgados conforme á derecho, con tal que de estos contratos se haya depositado un duplicado en la capitania del puerto, si la hubiere, á más tardar diez días después de la salida del buque;

Los premios de seguros por las pólizas y certificaciones de los corredores que intervinieron en ellos;

Y los créditos de los cargadores por falta de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral.—(Mex. 1029; chil., 839; arg., 1377; guat., 718 y 719; fr., 192; ital., 677; port., 578.)

Cod. de Com. esp., art. 583.—*Si encontrándose en viaje necesitare el capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 8° y 9° del artículo 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 corres pondiente, 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 egreso, 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.*

### COMENTARIOS

La inscripción en el Registro mercantil de todas las cargas ó 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 8° y 9° 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 contrajeren 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 con-