

cesión de una línea férrea, no bastan la ley y el título de concesión, sino que además se necesita el otorgamiento de la escritura pública, que, por decirlo así, es la forma definitiva de esa relación jurídica. Así debe ser en términos de estricto derecho, ya que la concesión de un ferrocarril es un contrato bilateral otorgado entre el Estado y un particular; contrato que, cuando arranca de una ley, demanda por parte del Gobierno determinados actos para el cumplimiento de aquélla, á saber: expedición del título de concesión y otorgamiento de escritura, y por la del concesionario la explícita y formal declaración de que acepta las condiciones bajo que hubiere sido hecha la concesión por el Poder legislativo, lo cual sólo puede y debe hacerse en el último de aquellos dos documentos; y en el caso de concesión de un camino de hierro, el verdadero título inscribible es la escritura pública que, á tenor del art. 21 del Reglamento de 24 de Mayo de 1878, necesariamente ha de otorgarse, dado que mediante ella el Gobierno ejecuta la ley de concesión, y el concesionario se compromete á verificar las obras, sujetándose al proyecto aprobado; adquiriendo de tal suerte la relación de derecho aquel sello de firmeza y estabilidad en cuanto al fondo, y aquella autenticidad en lo que concierne á la forma, de que han menester los derechos para alcanzar la garantía del Registro de la propiedad (1).

(1) Véanse la ley de 23 de Noviembre de 1877, Reglamento de 24 de Mayo de 1878, Real orden de 16 de Febrero de 1892 y Resolución de la Dirección general de los Registros civil y de la Propiedad y del Notariado de 26 de Marzo de 1892; *Gaceta de Madrid* de 15 de Junio de 1892.

TÍTULO VIGÉSIMOSEGUNDO

DE LOS BUQUES

CAPÍTULO PRIMERO

De las naves, según la legislación anterior al vigente Código de Comercio.

71.—Cuando los Códigos mercantiles hablan de las naves, se refieren única y exclusivamente á los buques mercantes, pues no alcanza su acción á los buques de guerra, y además suelen referirse casi siempre á las embarcaciones que no son accesorias de otra, como sucede con las lanchas, botes salvavidas, etc. Además, las leyes mercantiles, al usar la palabra nave, buque, barco, embarcación, etc., se refieren exclusivamente á los que se dedican al transporte de pasajeros y de mercancías de un puerto á otro ó de un punto á otro; en una palabra, se refieren á las embarcaciones mercantes y de ninguna manera puede y debe entenderse que se refieran á buques de recreo, yachts, pontones, embarcaciones de Sanidad y policía de puertos, depósitos flotantes, buques de guerra ó del resguardo, de guardacostas, destinados á la pesca, vapores remolcadores y otras embarcaciones que se dediquen á otros usos, tales como las destinadas al estudio en las costas, que llevan comisiones científicas y exploradoras, las embarcaciones que se ocupan en la carga y descarga desde los buques á las costas y muelles, ó en el trasbordo, y las pequeñas barquillas que en los puertos, costas, bahías, radas, calas y fondeaderos, se ocu-

pan en conducir pasajeros y equipajes. La nave, mercantilmente hablando, es el buque mercante, dedicado al tráfico marítimo, sea lícito ó ilícito, de manera que va comprendido en esta denominación el buque que hace el tráfico de negros y el contrabandista; y se entiende siempre, en términos mercantiles, la nave principal, no los buques accesorios. Al decir nave, no sólo se entiende el casco, sino también los arreos y aparejos, desde el botalón de foque hasta la botavara, y desde los topes hasta la quilla.

Un buque, no sólo es una cosa material, es también una cosa jurídica, pues como tal buque representa un conjunto de derechos y obligaciones; tiene un nombre; está inscrito en una matrícula; constituye una individualidad distinta de la madera, del hierro, de la clavazón, de la arboladura, de los palos, de las velas, de la jarcia, del velamen, de los aparejos, en general, de la máquina de vapor, de todas y cada una de las piezas que le componen y de todos los materiales que han entrado en su construcción. Un buque, jurídicamente hablando, es el mismo buque aun cuando cambie de nombre y de aparejo, porque puede estar sujeto á responsabilidad, y pesar ésta sobre el casco, arreo y aparejos del mismo buque, aunque se llame *Bergantín América*, así como antes era *Polacra Goleta Colón*, y continúa siendo el mismo buque correspondiendo á la matrícula de Bilbao ó después de haber pasado á la matrícula de Barcelona. No hay objeto alguno en el mundo que tenga en la esfera del derecho mayores semejanzas con el *hombre*: ser capaz de derechos y obligaciones. Ni los inmuebles, ni los semovientes, ni los animales, ni las demás cosas que están en el dominio natural del hombre, dan lugar á tan extensas y complicadas relaciones de derecho como los buques.

Bien así como la ley ha creado derechos para el hombre, extendiendo su vida moral y la acción jurídica más allá de su vida material, así sucede también con los buques, los cuales dan y quitan derechos antes de colocarse las primeras maderas en el astillero, y continúan las consecuencias jurídicas á que han dado lugar mucho tiempo después de haber desaparecido de la superficie de las olas. No muere el buque á pesar de haber encallado en la playa y quedar inservible; no muere á

pesar de que un choque con un arrecife abra tremendas vías de agua que le hagan zozobrar; no muere tampoco cuando le destruye una explosión de la caldera ó un incendio iniciado en la Santa Bárbara; ni muere cuando, después de haber navegado en todos mares, después de haber sufrido mil carenas y reparaciones, se declara inservible y se desguaza. El buque sólo muere después de haber pagado todas sus deudas y obligaciones.

En los contratos bajo el nombre de nave, se comprende el casco, arreos, aparejos, arboladura, jarcia, velamen, anclas, respeto, maquinaria, cadenas, amarras, botes, material de salvamento, banderas, señales, cronómetro y armas de defensa. No forman parte del buque ni la carga que conduce en sus bodegas, ni las provisiones de boca, ni las municiones de guerra, ni el salario, ropas y utensilios propios de los tripulantes y pasajeros (1).

72.—No podemos extendernos en esta parte de la presente obra en disquisiciones históricas acerca de la condición de nuestra marina mercante en los antiguos y modernos tiempos, ni de las leyes que regulaban la condición de los buques y el tráfico marítimo con anterioridad al antiguo Código de Comercio, porque esto corresponde á la historia del comercio y del Derecho mercantil español, objeto de los tomos siguientes; ahora debemos concretarnos á la definición, naturaleza jurídica, estado, nacionalidad y demás condiciones del comercio marítimo, con arreglo al antiguo Código de Comercio y disposiciones vigentes en aquella fecha. Entiendo que debe hacerse una reseña de la legislación marítima, con arreglo al antiguo

(1) Acerca de las definiciones, estado civil, nacionalidad y naturaleza jurídica de los buques, véase Arthur Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, París, 1878, págs. 76 y sigs. Antes de entrar en el estudio del derecho marítimo de un pueblo, y en especial de un pueblo moderno, precisa conocer los precedentes en el desenvolvimiento de las instituciones del derecho marítimo de los pueblos que le han precedido, y por lo tanto, es necesario conocer la historia del derecho comercial marítimo, para lo cual recomendamos al lector la obra monumental de J. M. Pardessus, *Collection de Lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, París, á l'Imprimerie royale, 1828, seis tomos, y la *Introducción histórica al estudio del derecho comercial marítimo*, de Desjardins. (*Introduction historique á l'étude du droit commercial maritime*, par A. Desjardins. París, 1890, un tomo de 558 págs.)

Código de Comercio y disposiciones coetáneas, no solamente porque aun existen hoy cuestiones que deben ventilarse y resolverse con arreglo al antiguo Código de Comercio, si que también porque el conjunto del Derecho marítimo mercantil vigente, con anterioridad al nuevo Código, es un conjunto de doctrina aclaratoria y supletoria, indispensable para la buena inteligencia y aplicación del derecho vigente.

Los buques tienen, con arreglo á la antigua legislación (y al decir esto en la presente parte legislativa de la obra, entiéndase siempre la legislación vigente con arreglo al antiguo Código de Comercio y disposiciones posteriores hasta la publicación del vigente), un nombre, una matrícula, una nacionalidad y una naturaleza jurídica perfectamente definida. En el asiento de toda embarcación matriculada de cualquiera construcción que fuese, había de constar su propiedad, nombre y clase de buque, su porte, fábrica y principales medidas, si estaba ó no en estado de servicio y provista en aptitud de navegar; si había salido, cuándo y para dónde, con todo lo conducente á saberse la situación y paradero. Cada embarcación debía ser particularmente conocida por su nombre y número, que debía tener asignado en su respectivo asiento, con el que debía estar marcado el casco en la mura cerca de la borda, y también debían llevarlo visible en el velamen las embarcaciones de pesca, de tráfico costanero y todas las menores que éstas, y cuando una embarcación matriculada naufragase ó fuese apresada ó hubiere de excluirse por inservible, debía el Comandante de marina, después de bien asegurado, expresarlo en su respectivo asiento, dando de ésta, y de cualquier novedad en este ramo, parte mensual al Comandante principal (1). Ninguna embarcación de propiedad española podía usar esta bandera ni navegar dentro ó fuera de los puertos españoles sin estar matriculada, y, por tanto, hecho constar puntualmente en todos los

(1) Art. 2.º del título 9.º de la Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno de las matriculas de mar. No podemos menos de recomendar para el estudio de las disposiciones relativas á la matrícula de mar, el excelente libro de D. F. Javier de Salas, titulado *Historia de la matrícula de mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*, Madrid, imprenta de T. Fortanet; 1870, un tomo de 469 págs.

partidos y distritos el número y clase de todas las embarcaciones pertenecientes á los súbditos españoles; debían llevarse listas exactas en que se acreditare el dueño del buque, su porte, fábrica y principales medidas, marcándose (según costumbre que tiene bien probada el autor de estas líneas, que ha examinado casi todos los asientos de la matrícula marítima de Barcelona, con ocasión de formar una estadística de los buques mercantes que pertenecían á ella (1), y por cuyas manos han pasado centenares de escrituras de la Escribanía de Marina de Barcelona), tanto en los asientos de la inscripción marítima, como en las descripciones que de los buques se hacían en las escrituras de *nueva construcción* y *compraventa* de buques, las dimensiones en metros de eslora, manga y puntal, su clase y nombre por el que fuere conocida la embarcación, y para la mayor claridad de este registro debían formarse cinco listas: la primera de fragatas, bergantines, jabeques, barcas ó polacras, balandras, goletas y demás embarcaciones que hacían navegación de alta mar ó á puertos extranjeros; en la segunda lista debían incluirse los barcos menores del tráfico de costa entre puertos de la Península é islas Baleares; la tercera se ocupaba con los asientos de los barcos de pesca de cualquiera especie que fuesen; la cuarta, los botecillos y cualesquiera otras embarcaciones menores que sólo se ocupan en el desembarco de gente y tráfico de los muelles. En estas cuatro listas no podía inscribirse embarcación alguna de construcción extranjera, pues para las de esta calidad, cualquiera que sea su clase, había una quinta lista (2).

En cuanto á la *Nacionalidad*, el art. 5.º del tit. 9.º de las Ordenanzas de las matriculas de mar, prohibía que ningún ex-

(1) Con ocasión de los trabajos estadísticos preparatorios á la información sobre las consecuencias que ha producido en España la supresión del derecho diferencial de bandera, cuya información tuvo lugar en 1879 y 1880, en los cuales tomó una parte principalísima el autor de estas líneas.

(2) Art. 1.º, título 9.º de la Ordenanza de las matriculas de mar.—Hay una edición de la Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno de las matriculas de mar, adicionada con notas y comentarios, en que se explican las alteraciones ó modificaciones que han recibido cada uno de sus artículos, por D. Alejandro de Bacardi, Barcelona, imprenta de Gorchs, 1849; un tomo de 231 páginas.

tranjero tuviere parte en las embarcaciones que compraren los españoles, y este precepto aparece confirmado en el art. 584 del antiguo Código de Comercio. Por lo que respecta á la naturaleza jurídica de los buques, el propio Código había dispuesto que para todos los efectos del derecho sobre que no se hubiere hecho modificación ó restricción por las leyes del mismo, seguirían las naves su condición de bienes muebles (1).

73.—Por regla general, las naves se adquirían por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales (2); empero los tratadistas suelen señalar cinco títulos, á saber: por *construcción*, por *contrato*, por *sucesión*, por *prescripción* y por *apresamiento* (3). Cualquiera podía construir ó encargar la construcción de una nave, valiéndose de personas peritas y aptas (4). En la construcción eran libres los constructores de obrar en la forma que tuvieran por conveniente para sus intereses; pero no podían aparejarse los buques sin que se hiciera constar por una visita de peritos nombrados por la Autoridad competente, que se hallaban en buen estado para la navegación (5).

Los títulos de *nueva construcción*, que así se llamaban, y no por construcción, como indica Bacardi (6), se formalizaban del modo siguiente: se elevaba una instancia á la Autoridad de Marina para construir en el astillero ó playa del punto que se designaba un buque de tal clase (fragata, corbeta, bergantín, laúd, etc.), fijándose las dimensiones de eslora, manga y puntal; la capacidad en toneladas de arqueado y toneladas de carga, é indicándose igualmente el nombre del maestro constructor; concedido el permiso por la Autoridad marítima, que debía cer-

(1) Art. 615 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 585 de id.

(3) Véase *Diccionario del derecho marítimo de España en sus relaciones con la marina mercante, escrito en vista de la legislación marítima, mercantil, rentística é internacional*, por D. Alejandro de Bacardi, Barcelona, 1861; un tomo de 839 páginas.

(4) Título 7.º de las Ordenanzas de matriculas de mar, que trata de las Maestranzas, y Reales órdenes de 5 de Diciembre de 1830 y 19 de Enero de 1842.

(5) Art. 588 del antiguo Código de Comercio.

(6) *Diccionario del derecho marítimo de España*, pág. 569.

ciorarse si era español el que lo solicitaba (1), luego que había terminado la construcción el maestro calafate ó carpintero de ribera, expedía un certificado acreditando haber construido tal buque, de tales dimensiones, por tal precio, y luego solía elevarse otra instancia á la Autoridad de Marina, acompañando el certificado del constructor é indicando el nombre que debía ponerse al buque. Todos estos documentos pasaban al Asesor para su informe, y si éste era favorable, el Comandante ó la Autoridad de Marina correspondiente disponía que se protocolizara el expediente en la Escribanía de Marina, en donde se hacían constar las cantidades que se habían invertido en la construcción del casco y arboladura, en las áncoras, amarras, cables, cadenas, jarcia, velamen, maquinaria (si era de vapor), cobre ó hierro para el forro del casco, embarcaciones menores y demás necesario para hacerse á la mar. Luego de protocolizado el expediente en la Escribanía de Marina, la copia auténtica de la protocolización se pasaba á la Comandancia de Marina, para que el Oficial encargado del detall hiciera las anotaciones en los libros de la matrícula de buques.

También se adquirían los buques y se transmitía el dominio de los mismos y los derechos que les afectaren por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir dicho dominio y demás derechos (2), y por lo tanto, se transmitían por *contrato*. Las naves podían adquirirse por contrato en propiedad ó usufructo, en totalidad ó en parte, por los diversos modos que sirven á la adquisición de la propiedad, como compraventa, permuta, donación, etc. La transmisión total ó parcial de la propiedad ó usufructo de una nave, ya sea á título oneroso ó lucrativo, no era válida sin el consentimiento de su dueño. Por *sucesión*, ya por *testamento*, ya por *abintestato*, ya por título universal de herencia, ya por legado, puede adquirirse el dominio de una nave (3). En cuanto á la *prescripción*, el Código antiguo disponía que la posesión de la nave sin el título de adquisición no

(1) Arts 4.º, 5.º y 9.º del título 9.º de la Ordenanza de las matriculas de mar.

(2) Arts. 585 y 592 del antiguo Código de Comercio.

(3) Bacardi, *Diccionario del derecho marítimo*, pág. 571.

atribuía la propiedad al poseedor si no era continua por espacio de treinta años, excepción hecha de lo que respecta al Capitán de la nave, quien no podía adquirir la propiedad de la misma por prescripción (1). Otro de los modos de adquirir el dominio de las naves, y que es peculiar á éstas, es el *apresamiento*.

Se ha definido la presa, el pillaje, botín ó robo que se hace ó toma al enemigo en la guerra, así por tierra como por mar, y especialmente las naves enemigas de que se apoderan los corsarios autorizados al efecto (2). Debía ser declarada buena

(1) Art. 587 del antiguo Código de Comercio.

(2) Escribano, *Diccionario razonado de Legislación y Jurisprudencia*, edic. de 1876, tomo IV, pág. 637, artículo *Presa*. Véase también, artículos *Corsario* y *Abanderamiento* de dicho *Diccionario*. Sería tarea larga hacer una reseña de las disposiciones que se han dictado en nuestro país sobre presas marítimas y armamentos en corso. Ya en Febrero de 1356 se dictaron las Ordenanzas acerca de las reglas y condiciones que habían de observarse en los armamentos de corsarios particulares, por D. Pedro IV, para todos los dominios de la Corona. (Véase *Ordenanzas de las Armadas navales de la Corona de Aragón*, aprobadas por el Rey D. Pedro IV, año 1354, acompañadas de varios edictos, y reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apresto y alistamiento de armamentos reales y de particulares, sobre las facultades del almirante, y otros puntos relativos á la navegación mercantil en tiempo de guerra, copiadas por D. Antonio de Capmany, con orden de S. M., del Archivo del Maestre racional de Cataluña y del Real y General de la Corona de Aragón, y vertidas literal y fielmente por el mismo del idioma latino y lemosín al castellano, con inserción de los respectivos textos originales de cada instrumento. Madrid, en la Imprenta Real; 1787.) Las Ordenanzas de S. M., para el régimen y gobierno de las matriculas de mar de 12 de Agosto de 1802, previenen en el art. 4.º del título 6.º, que el conocimiento de las presas que los corsarios condujeran ó remitieran á los puertos de las provincias, corresponderá á los respectivos Comandantes de ellas, sin que ninguna otra jurisdicción pudiera intervenir directa ni indirectamente en estas materias, y sólo en el caso de que los buques enemigos por temporal ú otro accidente se hubieren rendido á las fortalezas ó destacamentos de las costas españolas, el Gobernador ó Comandante de armas de aquel paraje debía entender por sí en las causas de su apresamiento; pero, aun en este caso, viniendo el enemigo perseguido por buque de guerra ó corsario español, correspondía su conocimiento al juzgado de marina. Si la nave apresada contenía efectos de contrabando, entonces debían conocer del apresamiento la jurisdicción de marina y la de rentas, en la forma que explicaba la Real orden de 9 de Diciembre de 1827. El juicio de las presas debía ser breve. Según el art. 5.º, título 6.º de las Ordenanzas de las matriculas de mar, el Comandante militar de marina que hubiere de entender en causas de presas, debía examinar todos los papeles correspondientes al buque apresado, y oír sumariamente á los apresadores y apresados, para que, en vista de las principales circunstancias del hecho, y precedido el dictamen del Auditor, pronuncie en su honor y conciencia la legitimidad ó invalidación de la presa sin la menor demora, siendo posible,

presa: 1.º Toda embarcación que navegase sin patente legítima de Estado que tuviese derecho de expedirla, así como las que pelearen con bandera distinta del Estado de quien fuere su patente: 2.º Los buques piratas, con todos los efectos que se hallaren en ellos pertenecientes á los mismos: 3.º Los buques españoles que sin permiso admitan patentes de corso de nación extranjera, aun cuando fuere aliada: 4.º Las embarcaciones de cualquiera especie que naveguen con patente de Estado ó nación con la cual estuviere España en guerra, junto con todos los efectos que llevase á bordo, aun cuando fuesen de españoles, si los hubieren embarcado después de declarada la guerra: 5.º Toda embarcación perteneciente á nación aliada, que fuere represada de los enemigos después de veinticuatro horas de hallarse en su poder, ó española que hubiese sido conducida á puerto enemigo: 6.º Toda embarcación de comercio que se defendiere de un buque de guerra que intentare reconocerla: 7.º También debían declararse buena presa los géneros de contrabando de guerra que se transportaren para servicio de enemigos (1). Debían ser detenidos para que se reconociese si,

antes de las veinticuatro horas, á no encontrar motivos de suspender el juicio, á fin de no aventurarlo en materia tan escrupulosa y en que debe proceder como responsable á las resultas; en estas determinaciones debía de avisar al Capitán general del departamento por mano del Comandante principal y tener presente el Comandante militar de marina lo prevenido en la Ordenanza particular de corso y presa (la Ordenanza de corso es de 20 de Junio de 1801 y fué adicionada en 12 de Enero de 1803, 22 de Octubre y 31 de Diciembre de 1804), y lo declarado en órdenes particulares posteriores que comunicaren los Capitanes generales por medio de los principales, quienes debían responder de las consecuencias que se originasen, si hubiesen pendido de su omisión en circular las providencias (art. 5.º de la Ordenanza de S. M. para el régimen y gobierno de las matriculas de mar, de 12 de Agosto de 1802, que no deben confundirse con las Ordenanzas de la Real Armada de 1748 y 1751, con las generales de la Armada de 1793, ni con las de corso de 1801). Correspondía á la privativa inspección de los Comandantes de provincia intervenir con los interesados en la custodia de las presas y sus efectos hasta la terminación del juicio, reintegrar de su valor los gastos que ocasionasen y conocer de todas las pretensiones y pleitos que resultaren de la partición, con presencia de los contratos y convenios celebrados entre los armadores, capitanes y equipajes de las embarcaciones; igualmente que de la ocultación ó venta fraudulenta de algunos de dichos efectos de cualquiera jurisdicción que fuere el incurso. (Art. 6.º de las Ordenanzas de matriculas de mar.)

(1) Véase el título 5.º del tratado 6.º de las Ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada naval, de orden del

según el caso, debían declararse ó no de buena presa: 1.º Los buques de fábrica enemiga ó que hubiesen pertenecido á enemigos, si con escritura auténtica no se justificase su propiedad: 2.º La embarcación cuyo dueño ó capitán fuere de nación enemiga: 3.º El buque que lleve oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo ó mercader enemigos, ó cuyo equipaje se compusiere de más de un tercio de gente de mar enemigos: 4.º Los buques á cuyo bordo se hallaren efectos pertenecientes á enemigos: 5.º Los que navegaren con contratos de fletamento, conocimientos ó pólizas sospechosas, ó que no estuvieren firmados conforme los artículos 8.º, 9.º, 10 y 12 del tit. 5.º, del tratado 6.º de las Ordenanzas de la Real Armada (1), en la inteligencia que se castigaba al que con cualquier fin ocultase, rompiese ó extraviase los indicados documentos. La protección que la marina de guerra (2) debía prestar á la mercantil, exigía se devolviesen á sus dueños las embarcaciones españolas que se represasen de enemigos, bien que dándose á los recobradores la parte correspondiente según el caso, y exceptuando de esta regla el que la nave hubiese sido conducida á puerto enemigo, seguramente porque entonces se consideraba perdía su nacionalidad. También debía devolverse sin interés alguno la nave extranjera fletada por cuenta del Gobierno español, y si lo fuere por cuenta de algún súbdito español, se consideraría como tal y se devolvería á sus dueños del propio modo que las nacionales (3).

Rey N. S., en Madrid, en la imprenta de Juan de Zúñiga, año de 1748, tomo I, págs. 418 y sigs. que tratan de las Presas. (Lujosa edición con grabados.) Artículos 1.º al 67 de dichos título y tratado.

(1) Bacardi, *Diccionario del derecho marítimo de España* (véase artículos *Patente*, *Matricula de embarcaciones y Presas*).

(2) Para el régimen de la Armada naval, véanse las *Ordenanzas generales de la Armada naval*, parte primera, dictadas en 8 de Marzo de 1793; tomo I, Madrid, imprenta de la Viuda de D. Joachin Ibarra, 1793, y tomo II, Madrid, Imprenta Real, 1793.

(3) Arts. 18, 19, 20 y 22, título 5.º, tratado 6.º de las Ordenanzas de S. M. para el Gobierno militar, político y económico de la Armada naval. Para todo lo relativo á las Presas, véase además de las Ordenanzas citadas de la Real Armada, y para el Gobierno de la Armada, las de las matriculas de mar, las de corso de 20 de Junio de 1801 y disposiciones posteriores, y las de Presas de 1.º de Julio de 1799, insertas en los artículos *Corsario y Presas* del *Diccionario de derecho marítimo*, de Bacardi.

Por lo que respecta á la distribución ó parte que corresponde á cada cual en las presas, si bien sobre ello se disponía lo conveniente en las Ordenanzas de la Real Armada, debe estarse al Reglamento publicado en 1.º de Julio de 1799, cuyo cumplimiento se recordó por Real orden de 13 de Marzo de 1825 (1).

74.—Decíamos en el parrafo anterior que el dominio de las naves mercantes se adquiere de la misma manera y por los mismos modos que el de las demás cosas, y podía recaer indistintamente en toda persona que por las leyes comunes del Reino tuviese capacidad para adquirir; pero la expedición de ellas, aparejadas, equipadas y armadas, había de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero (2). Los extráneros que no tenían carta de naturalización, no podían adquirir en todo ni en parte la propiedad de una nave española, y si recaía en ellos por título de sucesión ú otro gratuito, la habían de enajenar en el preciso término de treinta días, bajo pena de confiscación, y este término debía contarse desde el día en que hubiere recaído en su favor la propiedad (3). Observan distinguidos comentaristas que la palabra

(1) Ténganse además presentes las disposiciones de 30 de Diciembre de 1826, 18 de Junio de 1827, y en cuanto á las presas que de naves contrabandistas hicieron los buques guarda costas, lo prevenido en Real orden de 16 de Septiembre de 1856, las citadas Ordenanzas de corso y presas. Véase además el título 3.º del libro 6.º de la Novísima Recopilación, que se ocupa del *curso* contra enemigos de la Corona y donde se trata con extensión y detenimiento todo lo relativo á las presas, y se insertan las Ordenanzas de 20 de Junio de 1801. Con posterioridad se han dictado varias disposiciones sobre presas marítimas, como el Real decreto-sentencia de 29 de Noviembre de 1878; *Gaceta de Madrid* de 7 de Diciembre del mismo año. Bajo el punto de vista doctrinal, véase el artículo *Prise maritime* del *Dictionnaire de droit commercial*, de Goujet y Merger, tomo V, 1880, págs. 839 y sigs.; la obra de D. Isidro Perez y Oliva, titulada *Presas marítimas*, con un prólogo de D. Manuel Torres Campos; Madrid, 1887, y el curioso estudio de Derecho internacional de D. Luis Gestoso y Acosta, titulado *Validez de las Presas marítimas*; Madrid, Imprenta de la *Revista de Legislación*, 1887. Véase también el artículo *Presas marítimas* del *Diccionario contencioso administrativo* de Gómez Acebo y otros, página 770, y el decreto-sentencia de 24 de Octubre de 1887, sobre determinación de perjuicios abonables por apresamiento.

(2) Art. 583 del antiguo Código de Comercio.

(3) Art. 584 del antiguo Código de Comercio. Igualmente que los extráneros con carta de naturalización, debió entenderse que estaban exceptuados

confiscación equivale en el presente caso á la de *comiso*, y en este sentido podía sostenerse desde que se publicó la Constitución de 1837, que abolió la confiscación (1).

El precepto contenido en el art. 584 del antiguo Código de Comercio quedó derogado por decreto del Gobierno provisional de 22 de Noviembre de 1868, cuyo art. 4.º dispone que los dueños de los buques españoles podrían libremente venderlos ó hipotecarlos á nacionales ó extranjeros. El art. 1.º de dicho decreto permite la introducción en los dominios españoles de buques de todas clases, tanto de madera como de casco de hierro, mediante el abono de ciertos derechos; y el 3.º permite á todo buque español que pueda carenarse y recorrerse libremente en cualquier punto extranjero (2).

75.—Con arreglo al antiguo Código, las naves se adquieren por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciales (3). Se apresuran á hacer notar distinguidos comentaristas que la palabra *comerciable* no equivale aquí á la de *comercial* ó *mercantil*, sino que está usada en un sentido jurídico lato, significando las cosas que están en el comercio de los hombres, es decir, aquellas cuya enajenación no está prohibida por el derecho, y que, por lo tanto, son capaces de adquisición (4). Creemos más aceptable tomar la palabra *comerciables* en el sentido que indican los autores á quienes aludimos, que no suprimir el calificativo, como pretenden otros (5), para que no se crea que las cosas *comerciables* no pue-

de la prohibición contenida en este artículo los que hubiesen ganado vecindad en algún pueblo de la Monarquía, los cuales fueren declarados españoles con arreglo á la Constitución y demás leyes políticas y administrativas, La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*.

(1) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*.

(2) Véase dicho decreto del Gobierno provisional de 22 de Noviembre de 1868 y las disposiciones para la construcción y reparación de buques, que forman el Apéndice núm. 32 de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas, aprobadas por Real decreto de 19 de Noviembre de 1884, y el Apéndice núm. 33, segunda parte, en cuanto se refiere á las primas por construcción de buques.

(3) Art. 585 del antiguo Código de Comercio.

(4) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 237.

(5) Marti de Eixalá y Durán y Bas, *Instituciones de Derecho Mercantil*, página 361.

den adquirirse por iguales modos que las que no pueden ser objeto de comercio.

Por otra parte, no cabe suponer que la intención fuese no reconocer otros títulos para la adquisición de las naves, fuera de los que son calificados de actos mercantiles, porque además de ser absurdo, hallamos que el antiguo Código de Comercio reconoce la adquisición de las naves á título lucrativo, ya *entrevivos*, ya por sucesión (1). Ya hemos dicho más arriba que las naves podían adquirirse por cinco distintos modos, á saber: por *construcción* (2), por *contrato*, por *sucesión*, por *prescripción* y por *apresamiento*; también hemos dicho que la construcción puede efectuarse del modo y en la forma que plazca á los interesados, si bien que la nave no podía ser aparejada mientras no se hiciere constar por una visita de peritos nombrados por la Autoridad competente que se hallare en buen estado para la navegación, y sin perjuicio de las demás condiciones exigidas por las leyes y ordenanzas especiales de Marina. Cuando la adquisición era en virtud de contrato, ya oneroso, ya lucrativo, había de constar precisamente en escritura pública, y como quiera que el antiguo Código previene que toda traslación de dominio de una nave, cualquiera que fuese el modo como se haga, había de constar por escritura pública (3), los términos en que aparece redactado el art. 586 han hecho creer que la escritura se exige como prueba, y no como solemnidad del contrato, no pudiendo, por lo tanto, probarse éste con testigo; pero si el vendedor se negare á otorgar la escritura después de celebrada la venta, y esto fuere poco después de haber contratado, no les parece á algunos autores que debería desecharse la prueba testifical en la demanda que se intentase para obligar al otorgamiento al que lo rehusara (4). La escritura pública de-

(1) Art. 584 del antiguo Código de Comercio, y Marti de Eixalá y Durán y Bas, ob. cit., pág. 361, nota c.

(2) Acerca de la construcción de los buques mercantes, véanse los artículos 588 y 648 del antiguo Código de Comercio, y 1.º, 3.º, 13 y 14 del decreto de 22 de Noviembre de 1868 y apéndices 32 y 33 de las Ordenanzas de Aduanas de 1884.

(3) Art. 586 del antiguo Código de Comercio.

(4) La Serna y Reus, *Comentarios al antiguo Código de Comercio*, edic. de 1878, pág. 237.