

- 3.^a Los derechos de pilotaje, tonelada, ancoraje y demás de puerto.
- 4.^a 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.
- 5.^a El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave.
- 6.^a Los empeños y sueldos que se deban al Capitán y tripulación de la nave en su último viaje.
- 7.^a Las deudas inexcusables que en el último viaje haya contraído el Capitán en utilidad de la nave, en cuya clase se comprende el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto.
- 8.^a 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 aún no esté satisfecha á su último vendedor y las deudas que se hubieren contraído para repararla, aparejarla y aprovisionarla para su último viaje.
- 9.^a Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto antes de la última salida de la nave.
10. El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave.
11. 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 (1). En caso de no ser suficiente el producto de la venta de la nave para pagar á todos los acreedores de un mismo grado, se dividirá entre éstos á prorrata del importe de sus respectivos créditos la cantidad que corresponda á la masa de ellos, después de haber quedado cubiertos por entero los de las clases preferentes, según el orden detallado (2). Para gozar de la pre-

(1) Art. 596 del antiguo Código de Comercio. Véanse además los artículos 722, 830, 837, 933, 934, 935, 936, 996, 997, 998 y 1000.

(2) Art. 597 de id.

ferencia que en su respectivo grado se marca á los créditos de que hace mención el art. 596, debían de justificarse éstos en la siguiente forma:

Los créditos de la Real Hacienda por certificaciones de los Contadores de Rentas Reales.

Las costas judiciales por tasaciones hechas con arreglo á derecho y aprobadas por el Tribunal competente.

Los derechos de tonelada, ancoraje y demás de puerto, por certificaciones detalladas de los jefes respectivos de la recaudación de cada uno de ellos.

Los salarios y gastos de conservación del buque y sus pertrechos, por decisión formal del Tribunal de Comercio que hubiere autorizado ó aprobado después dichos gastos (1).

Los empeños y sueldos del Capitán y tripulación, por liquidación que se haga en vista de los roles 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 examinarán y calificarán por el Tribunal de Comercio, y desde su abolición por el Juez de primera instancia en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones que presentare 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 se hayan protocolizado duplicados exactos de las mismas facturas en la Escribanía de Marina del puerto de donde proceda la nave antes de su salida, ó lo más tarde en los ocho días siguientes é inmediatos á ella.

Los préstamos á la gruesa, por los contratos otorgados según derecho.

(1) Abolidos los Tribunales de Comercio en 1868, la decisión correspondía á los Juzgados de primera instancia.

Los premios de seguros, por las pólizas y certificaciones de los Corredores que intervinieron en ellos.

Y los créditos de los cargadores, por efecto de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral (1).

Los acreedores, por cualquiera de los títulos mencionados en el art. 596, conservaban su derecho expedito contra la nave aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permaneciere en el puerto donde se hizo la venta y sesenta días después que se hizo á la vela, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario (2). Si la venta se hiciera en pública subasta y con intervención de la Autoridad judicial, bajo las formalidades prescritas en el art. 608, se extinguía toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgare la escritura de venta (3). Si se vendiere la nave estando en viaje, conservaban sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores, hasta que la nave regresare al puerto donde estaba matriculada y seis meses después (4). Mientras duraba la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el art. 596 del antiguo Código de Comercio, podía ser embargada á instancia de los acreedores que presentaren sus títulos en debida forma en cualquier puerto donde se hallare, y debía procederse á su venta judicialmente, con audiencia y citación del Capitán en caso de hallarse ausente el naviero (5). Por cualquiera otra deuda que tuviere el propietario de la nave, no podía ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento debía entenderse con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio (6). La nave cargada y despachada para hacer viaje no podía ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que éstas sean, sino por las que se hubiesen contraído para

- (1) Art. 598 del antiguo Código de Comercio.
 (2) Art. 599 de id.
 (3) Art. 600 de id.
 (4) Art. 601 de id.
 (5) Art. 602 de id.
 (6) Art. 603 de id.

aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje y no anteriormente, y aun en este caso cesaban los efectos del embargo si cualquiera interesado en la expedición diere fianza suficiente de que la nave regresaría al puerto en el tiempo prefijado en la patente, ó que si no lo verificare por cualquier accidente, aunque fuese fortuito, satisfaría la deuda demandada en cuanto fuese legítima (1).

Las naves extranjeras, surtas en los puertos españoles, no podían ser embargadas por deudas que no hubiesen sido contraídas en territorio español, y en utilidad de las mismas naves (2). Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave no podría ser ésta detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento debía contraerse á la porción que en ella tuviere el deudor y no debía causar estorbo á su navegación (3). Siempre que se hiciera embargo de una nave debían inventariarse detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave (4). No podía rematarse nave alguna en venta judicial, sin que hubiese sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anunciare la venta, y pregonándose por término de tres horas en cada uno de los días primero, diez, veinte y treinta de la subasta. Los carteles debían fijarse en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se hiciera la venta y en la capital del Departamento de Marina á que aquél correspondiere; y tanto en uno como en otro punto debía fijarse un cartel en la entrada de la Capitanía del puerto. La venta debía anunciarse también en todos los diarios que se publicaren en la provincia (5), y debía hacerse constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades descritas. En el remate debía procederse con las solemnidades y en la

- (1) Art. 604 del antiguo Código de Comercio.
 (2) Art. 605 de id. y Real decreto de 12 de Octubre de 1851.
 (3) Art. 606 de id.
 (4) Art. 607 de id.
 (5) Esta parte del artículo cayó en desuso á poco de haberse publicado el Código de Comercio, bastando la publicación en alguno de los principales diarios de la localidad.

forma que estaba dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales (1). Las dudas ó cuestiones que pudieran sobrevenir entre los coparticipes de una nave sobre las cosas de interés común, debían resolverse por la mayoría, la cual se constituía por las partes de propiedad en la nave que formaren más de la mitad de su valor. La misma regla debía observarse para determinar la venta de la nave, aun cuando lo repugnaren algunos de sus partícipes (2).

83.—Los propietarios de la nave tenían preferencia en el fletamento de ella á precio y condiciones iguales sobre los que no lo fuesen, y si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más partícipes, tendría la preferencia el que tuviese más interés en la nave, y entre partícipes que tuviesen igual interés en ella, debía sortearse el que había de ser preferido (3). La preferencia declarada anteriormente á los partícipes de la nave no les autorizaba para exigir que se variara el destino que por disposición de la mayoría se había prefijado para el viaje (4). También debían gozar los partícipes del derecho de tanteo sobre la venta que alguno de ellos pretendiese hacer de su porción respectiva, proponiéndolo en el término preciso de los tres días siguientes á la celebración de la venta, y consignando en el acto el precio de ella (5). El vendedor podía precaverse contra el derecho de tanteo haciendo saber la venta que tuviese concertada á cada uno de sus coparticipes; y si dentro del mismo término de tres días no la tanteasen, no tenían derecho á hacerlo después de celebrada (6). Cuando la nave necesitara reparación, era suficiente que uno solo de los partícipes exigiese que se verificara, para que todos estuviesen obligados á proveer de fondos suficientes para ello, y si alguno no lo hiciera en el término de los quince días siguientes al en que hubiese sido requerido judicialmente para ello, y todos ó alguno de los demás lo supliese, tenía

(1) Art. 608 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 609 de id.

(3) Art. 610 de id.

(4) Art. 611 de id.

(5) Art. 612 de id.

(6) Art. 613 de id.

derecho el que hiciera este suplemento á que se le transfiriera el dominio de la parte correspondiente al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á ésta correspondiese antes de hacerse la reparación (1). Dicho justiprecio debía hacerse antes de dar principio á la reparación por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el Juez, en el caso que alguna dejare de verificarlo.

84.—Para todos los efectos del derecho sobre que no se hubiese hecho modificación ó restricción por las leyes del Código de Comercio, seguían las naves su condición de bienes muebles (2), y dada la definición del Código civil (3) continúan los buques su naturaleza de bienes muebles, como lo son también con arreglo á las leyes mercantiles, como veremos en el capítulo siguiente. En cambio se consideran bienes inmuebles los diques y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones á permanecer en un punto fijo de un río, lago ó costa (4).

La verdad es que, aunque sean muebles, son muebles semovientes de una naturaleza y condición especial (5).

85.—Además de los modos generales de extinguirse la propiedad de las cosas en general, se pierde el dominio de las naves por *abandono*, por *apresamiento*, por *naufragio*, por *desaparición del mismo en ignorado paradero*, por *quema* y por *desguace*.

Según el vigente Código civil, el poseedor puede perder su posesión por abandono de la cosa, por destrucción ó pérdida

(1) Art. 614 del antiguo Código de Comercio.

(2) Art. 615 del antiguo Código de Comercio y véase además el art. 343 de la ley de Enjuiciamiento, sobre los negocios y causas de comercio, promulgada en 24 de Julio de 1880.

(3) Artículos 335 á 337 del Código civil.

(4) Punto 9.º del art. 334 del Código civil.

(5) Véase Ercole Vidari, *Corso di Diritto commerciale*, vol. 5.º, Milano, 1892, pág. 394: *Natura giuridica delle navi*. Con gran erudición desarrolla esta materia Arturo Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, tomo I, Paris, 1873, pág. 119: *Nature juridique des navires*. Véase también P. Bravard-Veyrières, *Manuel de Droit commercial*, Paris, 1846, pág. 302: *Des navires et autres bâtiments de la mer considérés comme gage des créanciers*, y B. S. Boulay Paty, *Cours de Droit commercial maritime*, tomo I, Paris, 1834, pág. 106: *De la nature des navires et autres bâtiments de mer*.

total de la misma ó por quedar ésta fuera del comercio (1).

Abandono de nave es el acto por el cual el armador desampara la nave para librarse de la responsabilidad que pesa sobre él por los hechos del Capitán. Si la nave está asegurada, entonces el abandono de ella se arregla también por las disposiciones que rigen respecto del abandono de cosas aseguradas (2). Por virtud del abandono se transfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas (3), siempre que fuese admitido el abandono ó declarádose válido en juicio, correspondiendo al propio asegurador las mejoras ó perjuicios que en ella sobreviniesen desde el momento en que se propuso el abandono (4).

El abandono tiene lugar en los casos de apresamiento (5). En su lugar oportuno ya hemos dicho lo conveniente al apresamiento (6) y más adelante nos ocuparemos del naufragio y

(1) Art. 460 del vigente Código civil.

(2) Arrazola, *Enciclopedia de Derecho*, tomo I, Artículo *Abandono de nave*, pág. 27.

(3) Art. 913 del antiguo Código de Comercio. Véase además Zarzoso, *Diccionario de Legislación y Jurisprudencia mercantil*, Valencia, 1881, artículo *Abandono de naves*, pág. 15, y Bacardi, *Diccionario del Derecho marítimo de España*, Barcelona, 1861: artículo *Abandono*, págs. 26 y siguientes.

(4) Acerca de las distintas cuestiones á que puede dar lugar el abandono, véase *Limitation de la responsabilité pour l'abandon du navire et du fret*, en Arthur Desjardins, *Traité de Droit commercial maritime*, tomo II, Paris, 1880, páginas 70 y siguientes, y table analytique, *Abandon du navire*, pág. 27; tables generales de l'ouvrage, *Droit commercial maritime*, por Arthur Desjardins, Paris, 1890, tomo último. Véase además al tratar del seguro marítimo la parte relativa al abandono de las cosas aseguradas, y Heffter, *Derecho Internacional público de Europa*, traducción de G. Lizarraga, Madrid, 1875; páginas 183 y 184.

(5) Art. 901 del antiguo Código de Comercio.

(6) Acerca del apresamiento, véase Vidari, *Diritto commerciale*, vol. 5.º, página 489; Preda Bética, Arthur Desjardins, *Droit commercial maritime*, números 100, 194, 606, 607, 668, 669, 673, 710, 1270, 1271 y artículo *Prise*, table analytique y correlativos; P. Fiore, *El Derecho internacional codificado y su sanción jurídica*, versión castellana por D. Alejo García Moreno, tomo II, Madrid, 1891, pág. 139 y siguientes, tit. 6.º, *Derecho excepcional en la guerra marítima*, *Prise de los buques mercantes enemigos*. Acerca del cambio de nacionalidad de un buque cuando es capturado y adjudicado como legítima presa con arreglo á las leyes de la guerra, véase Fiore, ob. cit., tomo I, pág. 324 y en el índice alfabético, *Derecho de presa*.

La cuestión de las presas marítimas ha dado lugar á estudios variadísimos, siendo de oportuna recordación las siguientes fuentes bibliográficas: 1. Bulmerincq, (A.), *Commission des prises maritimes*, Rapport extrait de la *Revue de Droit international et de Legislation comparée*, Gand., 1880.—2. *Code des prises, ou recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, réglaments*

otros accidentes que producen la pérdida de la nave, como abordaje, choque, varamiento, etc. La *quema* destruye totalmente las naves, á diferencia de las fincas y demás inmuebles, en que siempre queda el terreno. La *quema* y el *desguace* son modos que destruyen las naves, y por consiguiente el dominio y los derechos reales sobre las mismas. Hay casos en que procede la *quema* y *desguace* de las embarcaciones. En efecto, la *quema* ó *desguace* debe comprender á los buques mayores y menores que se aprehendieren con contrabando en las aguas jurisdiccionales de la nación, siempre que no pudieren ser utilizados directamente en los diferentes ramos del Estado, y por lo que respecta á los buques que se destinen al servicio de éste, no procede indemnizar cantidad alguna á los aprehensores, pero sí abonárseles por los demás que se desguacen el valor en venta de la madera y de los útiles y aparejos, después de deducidos los gastos de esta operación y otros que puedan ocurrir, en el caso de que no prefirieren su *quema* (1).

et décisions sur la course et l'administration des prises depuis 1400 jusqu'à présent, officiel, 2 vol., Paris, 1784.—3. Gessner L. *Zur Reform des Kriegsseerechts*, Berlin, 1875.—4. F. J. Jacobsen, *Seerechts des Friedens und des Krieges in Bezug auf die Kauffahrtschiffahrt*, Altona, 1815.—5. Jouffroi, *Le droit des gens maritime universel*, Berlin, 1806.—6. Katchenowski. *Prize law, particularly with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals*, Translated from the Russian by F. R. Pratt, London, 1867.—7. Klobutowski St. *Die Seebente oder das feindliche Privateigentum, Zw. see. Inaugural Dissertation*, Bonn., 1877, (*Derecho de captura marítima ó la propiedad privada del enemigo en el mar*).—8. G. Fr. de Martens, *Verdacht neber Caper, feindliche Nehmungen und insonderheit Wiedernehmungen. Nach den Gesetzen, Verträgen und Gebräuchen der Europäischen Seemächte*. (*Ensayo sobre el corso, las presas sobre el enemigo, y particularmente las represas, según las leyes, los tratados y los usos de las potencias marítimas de Europa, Göttingue, 1795*).—9. A. Pistoye et Duverdy, *Traité des prises maritimes, dans lequel on a refondu en partie le traité de Valin en l'appropriant á la Législation nouvelle*, 2 vol., Paris, 1855.—10. Doctor A. C. Wollheim de Fonseca, *Der Deutsche Seehandel und die Französischen Prisen. Gerichte. Ein Beitrag zur Kriegsgeschichte von 1870-71. El comercio marítimo de Alemania y los Tribunales de presas francesas. Datos para la historia de la guerra de 1870-71*, Berlin, 1873.—11. F. Perels, *Manuel de Droit maritime international*, traduit de l'allemand par L. Arendt, Paris, 1884, pág. 333 y siguientes.—12. Abreu, *Tratado jurídico-político sobre las presas de mar*. Cádiz, 1746.

(1) Real orden de 13 de Abril de 1887, expedida por el Ministerio de Hacienda, y Real orden de 27 de Agosto de 1879; *Gaceta de Madrid* de 13 de Septiembre de 1879. Sobre indemnización de los perjuicios abonables en las presas marítimas, véase Real decreto-sentencia del Consejo de Estado de 11 de Julio de 1887; *Gaceta de Madrid* de 30 de Septiembre del mismo año.