

## CAPÍTULO II

De los buques según el vigente Código de Comercio.

86.—Se han introducido numerosas y muy radicales innovaciones en todas las materias que abraza la complicada legislación mercantil marítima en el vigente Código de Comercio. Comenzando por los principios vigentes hoy sobre la adquisición de las naves, han desaparecido del mismo las prohibiciones impuestas á los extranjeros para adquirir y conservar buques españoles y para hacer el comercio de cabotaje. En opinión del autor del vigente Código, estas prohibiciones se hallan en oposición con el principio general que declara capaces á los extranjeros para ejercer el comercio libremente y bajo las mismas condiciones impuestas á los españoles, y tienen por principal objeto asegurar un interés público, cual es el que se pretende conseguir por medio de la protección á la industria nacional, que en opinión de aquél no deben tener cabida en un Código de Comercio destinado á fijar y garantizar los derechos privados de los ciudadanos, que nacen de las transacciones mercantiles que celebran (1). Porque en opinión del autor

(1) Tampoco deben tener cabida en el Código de Comercio gran número de disposiciones de carácter civil y administrativo principalmente, que regulan la navegación en general, y en especial la de los buques mercantes, y que, sin embargo, deben tenerse presentes para resolver las distintas cuestiones á que da lugar la vida jurídica marítima, y en especial la mercantil. En este sentido conviene tener presente la legislación de Aguas, la de Puertos, (*Legislación de Puertos*, por D. Timoteo García del Real y D. Aurelio Bentabol y D. Pablo Martínez; Madrid, 1880), las diversas disposiciones acerca de las Juntas de obras de Puertos de la Península y Ultramar (Real decreto de 25 de Septiembre de 1889), las diversas disposiciones acerca del reconocimiento de buques (Real orden de 28 de Diciembre de 1888), inspección de los mismos

ó autores del vigente Código, bien examinada en su fondo la disposición del art. 584 del antiguo Código, que prohíbe á los extranjeros adquirir en todo ó en parte la propiedad de una nave española, debiendo enajenarla si recayere en ellos por título hereditario ú otro gratuito, dentro de un breve término, bajo pena de confiscación; la del 590, que sólo permite á los españoles la adquisición de buques de construcción extranjera con la condición de que no medie en el contrato de su adquisición reserva fraudulenta á favor de extranjeros, bajo pena de confiscación; la del 591, que limita el ejercicio del comercio entre puertos españoles, ó sea el de cabotaje, á los españoles con exclusión de los extranjeros, salvo las excepciones hechas en los tratados; y la del 592, que vuelve á reiterar la prohibición de enajenar embarcaciones de ninguna especie á los extranjeros; se comprende desde luego que constituyen otras tantas medidas inspiradas en el pensamiento de proteger á los comerciantes españoles y á la marina mercante, impidiendo la concurrencia de los navegantes extranjeros. Estas disposiciones tienden, por consiguiente, á que todo el comercio marítimo español sea ejercido exclusivamente por los nacionales, con absoluta exclusión de los extranjeros, y forman parte integrante de la legislación económica de nuestro país, como lo demuestran las diversas medidas dictadas con posterioridad á la publicación del referido Código hasta el decreto-ley de 22 de Noviembre de 1868, que permitió la introducción en los dominios españoles de toda clase de buques construidos en otro país, y que derogó la prohibición impuesta á los extranjeros para adquirir buques nacionales. Siendo, pues, éste un punto que afecta en primer término á los intereses generales de la Nación, y sobre todo al modo de fomentar una industria, como es la de la navegación, materia de suyo expuesta á frecuentes variacio-

(véase la Real orden de 14 de Julio de 1888 reglamentando la inspección y reconocimiento facultativo de los buques de la marina mercante), Juntas de reconocimiento, contratos de servicios postales marítimos (véase acerca de la interpretación de los artículos del contrato de servicios postales marítimos la Real orden de 3 de Febrero de 1890), material de salvamento que deberán llevar los buques mercantes españoles (Reglamento del material de salvamento que deberán llevar los buques mercantes españoles de 11 de Abril de 1890; *Gaceta de Madrid* de 16 de Abril.)

nes, y en la cual influyen causas transitorias y accidentales, es evidente que debe quedar excluida de una ley de naturaleza permanente, como es la contenida en el Código de Comercio.

Dejando aparte lo relativo á las personas que puedan adquirir los buques, y entrando á tratar de los modos de adquirir la propiedad de los mismos, ha sido necesario fijar con más precisión la doctrina vigente sobre este punto, poniéndola en armonía con el nuevo carácter que el Código vigente atribuye al Registro mercantil.

Aunque los buques no puedan dejar de considerarse como cosas muebles, y en este sentido los califica también el Código, concurren en ellos circunstancias que impiden equipararlos de un modo absoluto á los demás bienes de esta clase. De todas las circunstancias que imprimen un carácter especial á los buques, la más notable es la que permite hacer constar su identidad, en medio de las diversas transacciones de que puede ser objeto, al contrario de lo que ocurre en las demás cosas muebles, cuya identidad suele desaparecer por efecto de las modificaciones que sufren y de la mayor facilidad de transformarse y hasta de desaparecer por completo. De estos caracteres físicos que distinguen á los buques de todas las demás cosas muebles, nace la distinta condición jurídica de unos y otros. Así es que, mientras las cosas muebles se transmiten de palabra ó por escrito, sin que quede rastro alguno de las personas que sucesivamente las han poseído, llegándose hasta considerar como verdadero y único dueño al que se halla en posesión de las mismas, no ha sucedido lo propio respecto de los buques, que se hallan sometidos á formalidades especiales para la adquisición y transmisión de su dominio y para hacer constar en todo tiempo las personas á quienes han pertenecido y los gravámenes impuestos sobre ellos.

Inspirándose el proyecto del Código vigente en estos principios, ha modificado la legislación anterior en el sentido de considerar como requisito esencial para la adquisición de buques, el que ésta conste en documento escrito. Y con el objeto de que puedan hacerse efectivas, en todo tiempo, las responsabilidades que contraigan los propietarios, establece el Código que en el Registro mercantil se abra un libro especial para

los buques, en el cual deberán constar, además de la descripción completa de los mismos, los nombres de los dueños, los cambios que sufran en su propiedad, denominación ó en cualesquiera de sus circunstancias esenciales, y la constitución, modificación y cancelación de los derechos reales y demás gravámenes á que se hallen afectos, para lo cual se estimula por medios muy eficaces la inscripción de todos los documentos en que conste la transmisión, enajenación ó gravamen del todo ó parte del buque por cualquiera título ó modo que se verifique, ya sea gratuito ú oneroso, *inter vivos* ó por causa de muerte; atribuyendo tal eficacia á esta inscripción, que mientras el nuevo adquirente de la propiedad ó de algún derecho real impuesto sobre el buque no inscriba su título, continuará reputándose, para los terceros, como dueño absoluto y libre de todo gravamen, el que aparezca como tal en el Registro mercantil.

En consecuencia de esta nueva doctrina sobre la adquisición de la propiedad naval, se han modificado igualmente las disposiciones relativas á la prescripción, considerada como uno de los títulos de adquirir el dominio de los buques. El Código sólo admite la prescripción en el caso de que el poseedor carezca de título, exigiendo dos requisitos, que son, á saber: posesión continua y transcurso de treinta años, pasando desapercibidos para el legislador los requisitos que deben concurrir cuando el poseedor hubiera adquirido el buque por justo título y de buena fe, de quien no tuviese capacidad ó derecho para enajenarlo. Además el término de treinta años es excesivamente largo, y sobre todo anómalo, tratándose de cosas ó bienes que tienen la consideración de muebles. Para suplir aquellos vacíos y rectificar esta gran anomalía en provecho de los intereses del comercio, el Código establece dos distintas prescripciones para la adquisición de buques, una ordinaria y otra extraordinaria. Para la primera se requieren las mismas circunstancias que exige la legislación común para prescribir las cosas muebles en general; son, á saber: justo título, buena fe y posesión continua por tres años, con más el requisito de la anotación del título en el Registro mercantil, con arreglo á los principios fundamentales en materia de inscripción de la pro-

riedad. La extraordinaria tiene lugar siempre que falta el justo título ó la buena fe, exigiéndose en estos casos que la posesión haya durado diez años, que es un término más que suficiente para presumir que el verdadero dueño consiente tácitamente en que el poseedor adquiera de una manera irrevocable el dominio del buque; y que tampoco debe ser mayor, atendida la necesidad de dar firmeza y seguridad á las transacciones mercantiles.

Consecuente el Código con el sistema adoptado, impone al vendedor de un buque la obligación de entregar al comprador la certificación del contenido de los asientos inscritos en el Registro, relativos al mismo buque enajenado hasta la fecha de la venta. Tiene por objeto esta certificación hacer constar en ella la existencia de ciertos créditos á que se hallan afectos, de una manera especial y privilegiada, los mismos buques.

A este fin se exige que se inscriban en dicha certificación provisionalmente, para que se formalicen después en el Registro, los documentos que acrediten el valor de los efectos del cargamento vendidos por el Capitán para reparar el buque, la parte de precio que no hubiese 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 las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos y pertrechos del buque, estando en viaje y antes de regresar al puerto de su matrícula. La inscripción de todos estos efectos en la certificación y en el Registro mercantil se verificará á instancia de los acreedores ó del Capitán, según los casos; y para asegurar el cumplimiento de esta obligación, el Código castiga la negligencia de los primeros con la pérdida del carácter privilegiado de sus créditos, y la del segundo, haciéndole personalmente responsable de los créditos perjudicados por su causa.

Con el objeto de garantizar los derechos de tercero, se declara que, vendido un buque, corresponderá el pago de los salarios de la tripulación, salvo pacto en contrario, al comprador ó vendedor que haya de percibir los fletes con arreglo á derecho; se exige la citación del consignatorio ó del asegurador ó de sus representantes en las diligencias que se practiquen á conse-

cuencia de la arribada de un buque que se inutilizare para navegar, y se fija un procedimiento breve y sencillo para justificar los gastos que hiciere el Capitán para aparejar, reparar ó avituallar el buque durante el viaje.

Consecuente el Código con la idea de reducir los términos ó plazos concedidos para el ejercicio de las acciones que nacen de operaciones mercantiles, limita á tres meses el término de seis, señalando á los acreedores que tengan créditos contra un buque que se hubiese enajenado voluntariamente durante el viaje, para que puedan entablar y hacer efectivos sus derechos.

Por último, y prescindiendo de otras reformas realizadas en esta materia, conviene consignar que el Código reintegra á los Tribunales españoles en la plenitud de su jurisdicción para embargar las naves extranjeras surtas en puertos españoles, en el mero hecho de omitir la disposición del Código antiguo, que la limitaba; con lo cual el vigente ha seguido el ejemplo de los demás Estados, que tampoco establecen esa limitación en sus códigos y leyes mercantiles.

#### Derecho vigente.

87. No hemos de repetir ahora lo que tenemos dicho en el capítulo anterior respecto á los buques en general y su naturaleza, pues puede considerarse vigente cuanto en el mismo se expresa, en aquello que no se oponga á lo que vamos á indicar.

Los buques mercantes constituyen una propiedad, que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el derecho. La adquisición de un buque deberá constar en documento escrito, el cual no producirá efecto respecto á tercero si no se inscribe en el Registro mercantil. También se adquirirá la propiedad de un buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado. Faltando alguno de estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad. El Capitán no podrá adquirir por prescripción el buque que mande (1).

Los constructores de buques podrán emplear los materiales

(1) Art. 573 del vigente Código de Comercio.

y seguir, en lo relativo á su construcción y aparejos, los sistemas que más convengan á sus intereses.

Los navieros y la gente de mar se sujetarán á lo que las leyes y reglamentos de Administración pública dispongan sobre navegación, Aduanas, sanidad, seguridad de las naves y demás objetos análogos (1).

Los Capitanes de los vapores trasatlánticos de más de 1.500 toneladas de arqueo total, cuando sean Pilotos, ó los de esta clase que se nombren para encargarse de la parte profesional y náutica, deberán ser de la clase de primeros, con opción también los segundos á dichas plazas, siempre que hayan desempeñado cuando menos por espacio de dos años el cometido de Oficial ó Piloto subalterno ó subordinado en los vapores de estos tonelajes y servicios. Los Capitanes, Pilotos ó los de esta clase en su defecto, cuando el mando no recaiga en persona con título profesional de los demás vapores, no excediendo de 500 toneladas, ó de buques de vela que midan más de 250, serán indistintamente de la clase de primeros ó segundos. En los buques de cabotaje de más de 100 toneladas, si son de vela y en pasando de 200 cuando sean de vapor, serán indistintamente de la clase de primeros, segundos ó terceros Pilotos las plazas de que se trata; esto es, las del mando de los expresados buques y de Piloto encargado de su dirección profesional, aun cuando en sus viajes puedan tocar en puertos extranjeros. Queda reservado indistintamente para Pilotos ó patronos el desempeño de tales plazas, á elección de los mismos navieros, en los buques costeros de 100 toneladas ó menor arqueo si son de vela, y de 200 para abajo si son de vapor, como asimismo en todos los que se dediquen al servicio de dragas, remolcadores y demás de los puertos en tanto no pasen del expresado tonelaje. Si en cualquier circunstancia y tiempo fuesen habilitados para distinto servicio y navegaciones, los buques del tonelaje comprendido en esta cláusula que para más acertado desempeño y éxito de los viajes así lo requiriesen,

(1) Art. 574 del vigente Código de Comercio. Por Real orden de 16 de Marzo de 1892 se aprobó el proyecto de Reglamento del material de respeto que deben llevar los buques de vapor de la marina mercante; *Gaceta de Madrid* de 19 de Marzo de 1892.

quedará limitada la elección á entre los de la clase de Pilotos. Las anteriores disposiciones se entienden sin perjuicio para los individuos que en la actualidad desempeñan mandos de buque, ya sean de vapor ó de vela, y por sus condiciones especiales hayan merecido la confianza de sus navieros ó armadores; pero por si por cualquier circunstancia cesaran en dicho cometido, serán desde luego reemplazados por los de la clase y condiciones que quedan estipuladas. Los navieros ó consignatarios, al proponer á la Autoridad de Marina de los puertos españoles, y á los Cónsules en los del extranjero, el Piloto ó patrón que deseen mande el buque de su propiedad ó que representan, ó que se encargue de su dirección profesional, manifestarán por escrito que el individuo en quien debe recaer el nombramiento no se halla sujeto á responsabilidad civil ni criminal, ni mucho menos á sumaria ó condena por los Tribunales de Marina, por faltas ó delitos en el ejercicio de su profesión, y por tanto, declarar que tienen la aptitud legal para mandar y contratar con arreglo á lo prescrito en el Código de Comercio que rija (1).

(1) Real orden de 30 de Abril de 1885, *Gaceta de Madrid* de 24 de Julio de 1885.—Queda por virtud de estas disposiciones modificado el art. 9.º del Reglamento de navegación mercante, publicado en el cuaderno 20 de la *Colección Recopilada* y declarado vigente por Real orden de 1.º de Enero de 1885 en el sentido del punto 4.º de que se indica en el texto, y ampliado dicho Reglamento con lo demás que se preceptúa. Por otra Real orden de 11 de Mayo de 1885 (*Gaceta de Madrid* de 24 de Junio de 1885), se declaró que los vapores cuya fuerza de máquina no exceda de 40 caballos nominales, y no se empleen en conducir pasajeros, quedan exceptuados de llevar maquinistas provistos de su correspondiente título, pudiendo en su lugar los armadores embarcar de entre la clase de operarios fogoneros la persona que por su práctica y demás condiciones, reuna la aptitud necesaria para el manejo de las máquinas, ya se dediquen dichos vapores al tráfico interior de puertos ó remolcadores, á la pesca ú otras industrias, ya, en fin, al pequeño cabotaje; debiendo en este último caso, y siempre que salgan fuera de los puertos ó barras de las rías, embarcar dos individuos para alternar convenientemente en la vigilancia y cuidado de las máquinas, si la travesía ó tiempo empleado por dichos vapores, con arreglo á su andar y circunstancias normales de buen tiempo, excediese de doce horas ó pasase de 90 millas la distancia recorrida; cuya prescripción no deberá ser obligatoria, por tanto, á los que en San Sebastián se dedican á la pesca, lo mismo que en cualquier otra localidad, y por razón de la detención para el ejercicio de su industria, regresen al puerto después de 12 ó más horas, sin que por eso hayan navegado seguidas las marcadas como máximo; y se recomendó con eficacia á los Comandantes de Marina que ejercieran la mayor vigilancia posible respecto al oportuno reconocimiento de las máqui-

Los partícipes en la propiedad de un buque gozarán del derecho de tanteo y retracto en las ventas hechas á extraños; pero sólo podrán utilizarlo dentro de los nueve días siguientes á la inscripción de la venta en el Registro, y consignando el precio en el acto (1). 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 viveres 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 (2).

Si la enajenación del buque se verificase estando de 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 (3).

Si hallándose el buque en viaje ó en puerto extranjero, su dueño ó dueños lo enajenaren voluntariamente, bien á españo-

---

nas y calderas de tales vapores, por lo fácil que es el más rápido deterioro de las mismas, si son manejadas por personal más económico y menos competente que los maquinistas navales ó del comercio, en cuyo sentido deberá entenderse reformado en lo sucesivo el párrafo 3.º del art. 27 del vigente Reglamento de navegación mercante, incluido en el cuaderno núm. 20 de la *Colección Recopilada* y publicado con Real orden de 1.º de Enero del presente año. (*Gaceta de Madrid* de 24 de Junio de 1885.)

El Estado tiene en ciertos casos el derecho de inspeccionar los buques y reconocerlos. Véase la Real orden de 15 de Febrero de 1890, *Gaceta de Madrid* del día 21. En cuanto al pasaje que pueden conducir á su bordo los buques mercantes nacionales y extranjeros y condiciones de equipo de los mismos, véase la Real orden de 8 de Enero de 1890, *Gaceta de Madrid* del día 12.

(1) Art. 575 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 576 de id.

(3) Art. 577 de id.

les ó extranjeros con domicilio en capital ó puerto de otra nación, la escritura de venta se otorgará ante el Cónsul de España del puerto en que rinda el viaje, y dicha escritura no surtirá efecto respecto de tercero si no se inscribe en el Registro del Consulado. El Cónsul transmitirá inmediatamente copia auténtica de la escritura de compra y venta de la nave al Registro mercantil del puerto en que se hallare inscrita y matriculada.

En todos los casos, la enajenación del buque debe hacerse 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 tuvieren allí representantes, deberán ser citados para que intervengan en las diligencias por cuenta de quien corresponda (1).

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

---

(2) Art. 578 del vigente Código de Comercio.

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

3.<sup>a</sup> Estos anuncios se repetirán de diez en diez días, y se hará constar su publicación en el expediente.

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

5.<sup>a</sup> Si la venta se verificase estando la nave en el extranjero, se observarán las prescripciones especiales que rijan para estos casos (1).

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

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

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

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

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

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

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

7.º El reembolso de los efectos del cargamento que hubiere vendido el Capitán para reparar el buque, siempre que la ven-

(1) Art. 579 del vigente Código de Comercio.

ta conste ordenada por auto judicial, celebrado con las formalidades exigidas en tales casos, y anotada en la certificación de inscripción del buque.

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

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

9.º Las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque antes de su salida, justificadas con los contratos otorgados según derecho y anotadas 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 (1).

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 (2).

Otorgada é inscrita en el Registro mercantil la escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extin-

(1) Art. 580 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 581 de id.

guidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores.

Pero si la venta fuere voluntaria y se hubiere hecho estando en viaje, los acreedores conservarán sus derechos contra el buque hasta que regrese al puerto de matrícula, y tres meses después de la inscripción de la venta en el Registro, ó del regreso (1).

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

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

La omisión de esta formalidad impondrá al Capitán la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa (2).

Los buques afectos á la responsabilidad de los créditos expresados en el art. 580 podrán ser embargados y vendidos judicialmente, en la forma prevenida en el art. 579, en el puerto en que se encuentren, á instancia de cualquiera de los acreedores; pero si estuvieren cargados y despachados para hacerse á la mar, no podrá verificarse el embargo sino por deudas contraídas para aprestar y avituallar el buque en aquel mismo viaje, y aun entonces cesará el embargo si cualquier interesado en la expedición diese fianza de que regresará el buque den-

(1) Art. 582 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 583 de id.

tro del plazo fijado en la patente, obligándose en caso contrario, aunque fuere fortuito, á satisfacer la deuda en cuanto sea legítima. Por deudas de otra clase cualquiera, no comprendidas en el art. 580, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula (1). Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación ó restricción por los preceptos del vigente Código de Comercio, seguirán los buques su condición de bienes muebles (2).

(1) Art. 584 del vigente Código de Comercio.

(2) Art. 585 de id.