

bimiento de que pasado las aprobará y mandará ejecutar. Notificado este auto, si no las adicionaren en el tiempo designado, el juez las aprueba y confirma, y asigna algun término breve en que se pague el alcance, pasado el cual se ejecuta sin embargo de apelacion ¹.

31. Adicionándose las cuentas en el término señalado para las adiciones, se da traslado á la parte, y con conocimiento de causa se sigue esta por via ordinaria hasta su conclusion; debiendo advertirse que el que adiciona ó reclama algunas partidas de las cuentas, y nada dice respecto de otras, se entiende que consiente en estas ².

32. Concluida la causa de cuentas, el juez da sentencia aprobando y confirmando, ó revocando las cuentas, segun le pareciere justo; lo cual procede aun cuando las partes se hayan convenido en estar por el voto de los contadores. Esto se entiende cuando dicho pacto interviene al principio de las cuentas antes de ser hechas y votadas por los contadores; pues si se verificase el convenio despues de hechas y vistas, aunque sea injusto el voto de los contadores, le ha de confirmar el juez mediante el consentimiento de las partes ³.

33. Si el juez en su sentencia reprueba ó revoca algunas partidas, sin hacer mencion de las demas, se entiende que aprueba y confirma estas ⁴.

34. Aquello en que estuvieren conformes los terceros contadores nombrados por las partes, si fuere aprobado y confirmado por el juez, se ha de ejecutar sin embargo de apelacion, obligándose y dando fianzas la parte á quien fuere favorable la sentencia, de que siendo esta revocada volverá lo que recibiere con los frutos segun se mandare ⁵.

¹ Cur. Filip. lib. 2. *Comerc. terr.* cap. 9, núm. 40. — ² Cur. Filip. allí, núm. 41. — ³ Cur. Pilip. en el cap. cit. núm. 42. — ⁴ Ibid. núm. 43. — ⁵ Ley 3, tit. 17, lib. 44, Nov. Rec. Escob. de *ratioc.* cap. 3, núm. 16.

SEGUNDA PARTE.

DEL

COMERCIO MARITIMO.

LIBRO PRIMERO.

DE LAS NAVES MERCANTES, Y DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARITIMO.

CAPITULO PRIMERO.

DE LAS NAVES MERCANTES.

Razon del método. Idea de las *naves*, y en particular de las mercantes. — Quién puede hacer y tener naves. Libertad en la forma de su construccion. Requisito para poder aparejarlas. — En qué personas puede recaer la propiedad de las naves, y bajo qué nombre y responsabilidad ha de girar su expedicion. — Si los extrangeros pueden adquirir naves españolas. — Modos de adquirirse las naves, y cómo ha de constar su traslacion de dominio. — Restricciones en el modo de adquirirse las naves por prescripcion. — Pueden los españoles adquirir buques de construccion extrangeras, y navegar con ellos, bajo las condiciones que se expresan. — Sobre la matrícula de las naves, y lo demas que se indica, debe observarse la ordenanza de matrículas de mar. — En qué buques debe hacerse el comercio de un puerto español á otro idem. — Las naves no pueden darse á enfiteusis, ni á censo, y generalmente deben seguir su condicion de bienes muebles. — Una nave puede ser de muchos dueños. Modo como han de resolver sus cuestiones sobre las cosas de ella. — Cuando la nave de coparticipes necesita reparacion, qué derecho y obligacion tiene cada uno de ellos. — Preferencia de los propietarios en el fletamento de la nave. — Si en la venta de la nave ha lugar el retracto de sangre, y porcionero, y cómo. — Si uno de los dueños de la nave puede compeler al otro á que le venda ó compre su parte. Las naves pueden enagenarse, no siendo á extrangeros. — Los capitanes ó maestros de las naves no pueden venderlas sin poder especial, salvo en los casos y en el modo que se expresa. — Si en la venta de la nave se entienden comprendidos sus aparejos. — Enagenándose una nave que se halle en viage, á quién corresponderán sus fletes. — Si en el embargo de las naves deben inventariarse sus aparejos y pertrechos. — Por qué deudas pueden ser embar-

gadas las naves extranjeras. — Si la nave cargada y despachada puede ser embargada ó detenida por deudas del propietario. — Por deudas de un copartícipe en la nave, no puede esta ser detenida, embargada ni ejecutada. — Por qué clase de deudas puede ó no ser embargada fuera del puerto de su matrícula. — Vendíendose judicialmente una nave para pago de acreedores, tienen privilegio de prelacion las obligaciones que se designan. — Resolución de un caso sobre el mismo asunto. — Cómo ha de justificarse cada uno de los créditos privilegiados para gozar de su respectiva preferencia. — Formalidades necesarias en la subasta y venta judicial de las naves. — Cuando por la venta de la nave conservarán ó perderán su derecho contra ella los acreedores.

1. ENTRE las materias del comercio marítimo, la que debe ocupar el primer lugar es la de las naves, porque estas son el medio indispensable con que se hace dicho comercio. *Nave* es un nombre general en que se comprende toda especie de navíos, bajeles y demas embarcaciones grandes y pequeñas de remo y vela, que navegan por el mar, para cuyo ministerio fueron inventadas. Mas por *naves mercantes* se entienden todas las que están destinadas al uso del comercio y tráfico mercantil, bajo cuyo concepto trata de ellas nuestro Código de comercio en el tít. 1.º del lib. 5.º.

2. Aunque el hacer y tener naves pertenece principalmente al Soberano, y se numera entre las demas regalías suyas¹, sin embargo está permitido á las personas privadas el uso de naves mercantes; y en cuanto á su construccion, tienen la facultad de ejecutarla en la forma que crean mas conveniente á sus intereses; pero no pueden aparejarse las naves sin que se haga constar por una visita de peritos nombrados por la autoridad competente, que se hallan en buen estado para la navegacion².

3. Por lo que mira á la capacidad de las personas adquirentes, la propiedad de las naves mercantes puede recaer indistintamente en toda persona que por las leyes comunes del reino sea capaz para adquirir; pero la expedicion de ellas aparejadas, equipadas y armadas ha de girar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad directa de un naviero³ (*).

4. Los extranjeros que no tengan carta de naturalizacion, no pueden adquirir en todo ni en parte por compra ú otro título oneroso, la propiedad de una nave española; pero bien puede recaer en ellos por título de sucesion, ú otro gracioso, aunque en este caso habrán de enagenarla, bajo pena de confiscacion, en el término preciso de treinta dias, que deberán contarse desde aquel en que hubiere pasado á ellos la propiedad de la nave⁴.

5. Las naves se adquieren por los mismos modos prescritos en derecho para adquirir el dominio de las cosas comerciables. Mas toda traslacion

¹ L. 1, tít. 8, lib. 6. Nov. Rec. — ² Art. 588 del Código de comercio. — ³ Art. 583.

⁴ De los navieros hablaremos en el capítulo siguiente.

⁵ Art. 584.

de dominio de una nave, cualquiera que sea el modo con que se haga, ha de constar por escritura pública¹.

6. Por lo que toca al modo de adquirir por prescripcion, la posesion de la nave sin el título de adquisicion no da la propiedad al poseedor si no ha sido continua por espacio de treinta años. Mas el capitan de la nave (*) no puede adquirir la propiedad de ella por prescripcion².

7. Es lícita á los españoles la adquisicion de buques de construccion extranjera, y pueden navegar con ellos con los mismos derechos y franquicias que si siempre hubieran sido nacionales, con tal que no medie en el contrato de su adquisicion reserva fraudulenta á favor de extranjero alguno, so pena de confiscacion de la nave si se faltase á esta condicion; y debiendo observar ademas las formalidades dispuestas por la ordenanza vigente de las matrículas de mar, ó cualquiera otra que se diere en lo sucesivo³.

8. Sobre la matrícula de las naves mercantes construidas de nuevo, ó adquiridas por cualquier título legal, las solemnidades con que deben hacerse las escrituras, los requisitos que han de cumplirse por parte de los propietarios antes de ponerlas en navegacion, así como sobre su equipo, tripulacion y armamento, deben observarse las disposiciones de la misma ordenanza de matrículas de mar⁴, á la cual pertenece el determinarlo.

9. El comercio de un puerto español á otro puerto del mismo reino debe hacerse exclusivamente en buques de la matrícula española, salvas las excepciones hechas ó que se hicieren en los tratados de comercio con las potencias extranjeras⁵.

10. Las naves no se dicen ni son bienes raices, sino muebles; y así no se pueden dar á enfiteusis, ó á censo, ni imponerse este sobre ellas, porque no se puede constituir sobre bienes muebles, sino raices⁶, y generalmente para todos los efectos del derecho sobre que no se haya hecho modificacion ó restriccion por las leyes del Código de comercio, de que vamos tratando, deben seguir las naves su condicion de bienes muebles⁷.

11. Una nave puede ser de muchos dueños ó copartícipes, ya en partes iguales de propiedad, ya en desiguales. Cuando lo sea, y sobrevengan dudas ó cuestiones entre ellos sobre las cosas de interes comun tocante á la nave, han de resolverse por la mayoría, la cual se constituye por las partes de propiedad en la misma nave que formen mas de la mitad de su valor⁸; pero en caso de igualdad de partes (aunque no lo previene el Código), parece que habrá de estarse por el mayor número de personas⁹, y verificándose la paridad así en las partes del valor á pro-

¹ Art. 585 y 586 del Código de comercio.

² De los capitanes de naves hablaremos en el capítulo 5.º.

³ Art. 587. — ⁴ Art. 590. — ⁵ Art. 589. — ⁶ Art. 591. — ⁷ Cur. Filip. allí, núm. 50, citando á varios autores. — ⁸ Art. 615. — ⁹ Art. 609. — ¹⁰ Cur. Filip. allí, núm. 21, citando las leyes 5.ª, y 6.ª tít. 15, Partida 5.ª.

piedad como en el número de los partícipes, se deberá recurrir al medio de echar suertes, como en el caso que diremos en el §. 15.

12. Sin embargo cuando la nave que es de copartícipes necesita reparacion, basta que uno solo de ellos exija que se haga, para que todos estén obligados á proveer de fondos suficientes al efecto; y rehusándolo alguno, se le podrá requerir judicialmente para ello; mas si no hiciere su provision en el término de quince dias siguientes al del requerimiento, y todos ó cualquiera de los demas la supliere, tendrá derecho el que la suple á que se le trasfiera el dominio de la parte que en la nave tenga el negligente, abonándole el valor que corresponda segun justiprecio; el cual antes de principiarse la reparacion deberá hacerse por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez en el caso que alguna deje de nombrarle ¹.

13. Los propietarios de la nave tienen preferencia en el fletamento de ella á precio y condiciones iguales sobre los que no lo sean; y si concurren á reclamar este derecho para un mismo viage dos ó mas partícipes, ha de llevar la preferencia el que tenga mas interes en la nave; y entre partícipes que tengan igual interes en ella, se deberá sortear el que haya de ser preferido. Mas esta preferencia no podrá autorizar al que la obtenga, para exigir que se varíe el destino que por disposicion de la mayoría se haya prefijado para el viage de la nave ².

14. Por lo dicho en el párrafo décimo no ha lugar en la venta de la nave el retracto ó tanteo de sangre y patrimonio ó abolengo, pero si el de porcionero ó comunero en la cosa ³: en consecuencia, sobre la venta que alguno de los partícipes pretenda hacer de su respectiva porcion de propiedad en la nave, compete á los demas el derecho de tanteo, es decir, de retraerla y adquirirla para sí por el mismo precio con preferencia al comprador extraño ⁴, pudiendo cada uno de ellos hacerlo por sí solo; mas si todos la quieren, deben ser admitidos proporcionalmente segun la parte que en ella les corresponda, y no con igualdad si sus partes no son iguales ⁵. Para que tenga lugar el tanteo, debe proponerse en el término preciso de los tres dias siguientes á la celebracion de la venta, y consignando en el acto el precio de ella ⁶ (*). El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo, haciendo saber la venta que tenga concertada á cada uno de sus copartícipes en la nave: y si dentro del mismo término de tres dias no la tanteasen, no tendrán derecho á hacerlo despues de celebrada ⁷.

¹ Art. 614 del Código de comercio. — ² Arts. 610 y 611. — ³ Cur. Filip. allí, núm. 51. — ⁴ Art. 612 del Código. — ⁵ Cifuent. en la ley 75 de Toro, q. 2. Matienz. en la ley 15, tit. 11, lib. 5. Recop. glos. 5, núm. 7 y 8. Hermos. en la ley 55, tit. 3, Part. 3, glos. 3, núm. 5. — ⁶ Dicho art. 612.

* Esto parece que debe entenderse de un modo efectivo y posible, corriendo el término de los tres dias respectivamente desde que el copartícipe haya sabido la venta y su precio, pues de otro modo correria contra el ignorante inculpable.

⁷ Art. 615.

15. Por no admitir la nave cómoda division, y porque ninguno está obligado á continuar en comunidad con otro en cosa alguna contra su voluntad, segun el derecho ¹, dice el autor de la Curia Filipica ², fundándolo en leyes romanas y de las Partidas, que puede el juez á pedimento de uno ó mas de los dueños de la nave hacer que el otro ú otros les vendan ó compren (ó presten quien lo haga), la parte que en ella tuvieren, y tasar para ello su precio, ó como mejor al juez pareciere, por depender esto de su arbitrio, evitando discordia entre ellos. Así parece que se practicaba antes de la promulgacion del Código de comercio; pero hoy dia no vemos que este conceda tal derecho á los copartícipes de las naves, ni tal facultad á los jueces ó tribunales de comercio. Las dos expresadas razones no valen para que sea obligado el partícipe de la nave á vender su parte de propiedad al copartícipe, ni á comprar ó hacer que se compre la de este; pues la individualidad de la nave no obsta para que sea de muchos dueños á un tiempo, como hemos sentado en el párrafo undécimo, y el que no quiera estar en esta comunidad ó coparticipacion puede enagenar su parte, ó usar de su derecho con arreglo á lo que diremos en el párrafo siguiente.

16. Las naves pueden enagenarse libremente por sus propietarios cuando les acomodare; pero no puede hacerse la enagenacion á extranjeros que no estén naturalizados ³; y parece que tampoco pueden empeñarseles, por ser esto una especie de enagenacion: sin embargo son exceptuables los casos de necesidad que indicaremos en el siguiente párrafo. Siendo la nave de copartícipes, deberá observarse la regla sentada en el párrafo undécimo, para determinar su venta aun cuando la repugnen algunos de ellos ⁴.

17. Los capitanes ó maestros de las naves no están autorizados por razon de su oficio á venderlas, y para hacerlo válidamente se les ha de haber conferido al efecto poder especial y suficiente por el propietario: mas si estando la nave en viage se inutilizare para la navegacion, previene el Código de comercio ⁵ que deberá acudir su capitan ó maestre ante el tribunal de comercio, ó en caso de no haberlo, ante el juez ordinario del puerto donde hiciere su primera arribada; y el tribunal ó juez, constando en forma suficiente el daño de la nave, y que no puede ser rehabilitada para continuar su viage, deberá decretar la venta en pública subasta, y con todas las solemnidades que se establecen en el art. 608 del mismo Código, que expresaremos en el párrafo 28. En caso que la nave se inutilizare en puerto extranjero, ó por su inutilizacion fuere forzoso hacer arribada a el, si no pudieren practicarse enteramente dichas formalidades, parece que cumplirá el capitan ó maestre haciendo lo que sea dable al efecto con intervencion del Cónsul español, si le hubiere, ó no habiéndole, de la autoridad que conozca de los

¹ L. fin. Cod. Com. div. — ² Allí, núm. 22. — ³ Art. 592 del Código de comercio. — ⁴ Art. 609. — ⁵ Art. 595.

asuntos mercantiles, y observándose por lo demas en su caso lo dispuesto por el Código sobre arribadas forzosas, de que hablaremos en el correspondiente capítulo. Tratándose de vender la nave en puerto extranjero por causa de dicho accidente, ha de poder venderse tambien á extranjeros, ya porque ordinariamente no habrá otro que la compre, ya porque de todos modos será absolutamente inservible para la navegacion; mas si pudiere ser rehabilitada para continuar su viage, podrá el capitán tomar dinero á riesgo marítimo y obligacion á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos de la nave, en el caso y con arreglo á lo que diremos en el párrafo 20 del cap. 5º.

18. En la venta de la nave se entienden siempre comprendidos, aunque no se exprese, todos los aparejos pertenecientes á ella, que se hallen á la sazón bajo el dominio del vendedor, á no ser que se haga pacto expreso en contrario¹. Mas no es visto comprenderse, si no se expresa, la barca, lancha ó bote de la nave, por no ser instrumento ni parte de ella, sino cosa separada de por sí, conforme á derecho².

19. Si se enagenare una nave que se halle á la sazón en viage, corresponderán al comprador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viage desde que recibió su último cargamento³, por considerarse como frutos pendientes y parte de ella, segun consta del derecho civil y Real⁴. Pero si al tiempo de hacerse la enagenacion hubiere llegado la nave al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor⁵, porque despues de acabado el viage, y debidos ya los fletes, aunque estén por cobrar se consideran como frutos ya cogidos y separados de la nave⁶. Sin embargo tanto en uno como en otro caso podrán los interesados hacer los convenios que tengan á bien sobre la materia⁷.

20. Nuestro Código de comercio combinando muy acertadamente el interes de este ramo con los principios de justicia, ha prevenido tambien los casos en que debe ó no tener lugar el embargo de una nave; de los cuales vamos á hablar, advirtiendo antes, que siempre que se haga el embargo, deben inventariarse por menor todos los aparejos y pertrechos de la nave, en caso de pertenecer al propietario de la misma⁸.

21. Consultando igualmente el Código al derecho público, dispone sabiamente⁹ que las naves extranjeras surtas en los puertos españoles no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en territorio español, y en utilidad de las mismas naves.

22. Ninguna nave cargada y despachada para hacer viage puede ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que estas sean, sino por las que se hayan contraído para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viage, y no anteriormente; y aun en este caso deberán cesar los efectos del embargo si cualquier

¹ Art. 594 del Código de comercio. — ² Cur. Filip. allí, núm. 25. — ³ Art. 595 del Código. — ⁴ Cur. Filip. allí, núm. 27. — ⁵ Dicho art. del Código. — ⁶ Cur. Filip. en dicho número. — ⁷ Dicho art. del Código. — ⁸ Art. 607. — ⁹ Art. 603.

interesado en la expedicion diere fianza suficiente de que la nave regresará al puerto en el tiempo prefijado en la patente, ó que si no lo verificase por cualquier accidente, aunque sea fortuito, satisfará la deuda demandada en cuanto sea legítima¹.

23. Por las deudas particulares de un coparticipe en la nave, tampoco puede esta ser detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento debe contraerse á la porcion que en ella tenga el deudor, y no puede causar estorbo á su navegacion².

24. Ademas por las deudas particulares que tenga el propietario de la nave, de las cuales no sea esta responsable, no puede ser detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento debe entenderse con el mismo propietario, haciéndole la primera citacion al menos en el lugar de su domicilio³. Pero por las deudas y obligaciones de que es responsable la nave, las cuales designaremos en el siguiente párrafo, mientras dura su responsabilidad puede ser embargada en cualquier puerto donde se halle, á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma, segun la respectiva especificacion que haremos de ellos en el párrafo vigésimoséptimo; y se deberá proceder á su venta judicialmente con audiencia y citacion del capitán ó maestre en caso de hallarse ausente el naviero⁴.

25. Cuando trabada la ejecucion en una nave, se vende esta judicialmente para pago de acreedores, tienen privilegio de prelacion las deudas y obligaciones de que la misma es responsable, y son las siguientes, por el orden con que se designan. 1ª. Los créditos de la Real Hacienda, si hubiere alguno contra la nave. 2ª. Las costas judiciales del procedimiento de ejecucion y venta de la nave. 3ª. Los derechos de pilotage, toneladas, anclage y demas de puerto. 4ª. Los salarios de los depositarios y custodiadores de la embarcacion, y cualquiera otro gasto causado en su conservacion desde su entrada en el puerto hasta su venta. 5ª. El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave. 6ª. Los empeños y sueldos que se deban al capitán y tripulacion de la nave en su último viage. 7ª. Las deudas inexcusables que en el último viage 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. 8ª. Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construccion de la nave, cuando no hubiere hecho viage alguno; y si hubiese 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 viage. 9ª. Las cantidades tomadas á la gruesa (*) sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave antes de su última salida. 10. El premio de los seguros hechos para el último viage sobre el

¹ Art. 604 del Código de comercio. — ² Art. 606. — ³ Art. 605. — ⁴ Art. 602.

* Del contrato á la gruesa hablaremos en su correspondiente capítulo.

casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave. 11. La indemnización que se deba á los cargadores por el 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.

26. En caso de no ser suficiente el producto de la venta de la nave para pagar á todos los acreedores de un mismo grado, la cantidad que corresponda á la masa de estos deberá dividirse entre los mismos á prorrata del importe de sus respectivos créditos, despues de haber quedado cubiertos por entero los de las clases preferentes, segun el orden expresado en el precedente párrafo ².

27. Para gozar de la preferencia que en su respectivo grado queda señalada á los créditos mencionados en el párrafo vigésimoquinto, han de justificarse estos en la forma siguiente. 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, anclaje y demas de puerto, por certificaciones circunstanciadas de los gefes respectivos de la recaudacion de cada uno de ellos. Los salarios y gastos de conservacion del buque y sus pertrechos, por decision formal del tribunal de comercio que hubiere autorizado ó aprobado despues dichos gastos. Los empeños y sueldos del capitán y tripulacion, por liquidacion que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razon de la nave aprobada por el capitán del puerto. Las deudas contraidas para cubrir las urgencias de la nave y su tripulacion durante el último viage, y las que resulten contra la nave por haberse vendido efectos del cargamento, se deberán examinar y calificar por el tribunal de comercio 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 construccion 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 mas tarde en los ocho dias siguientes é inmediatos á ella. Los préstamos á la gruesa, por los contratos otorgados segun derecho. Los premios de seguros, por las pólizas y certificaciones de los corredores que intervinieron en ellos. Y los créditos de los cargadores por defecto de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral ³.

28. Ninguna nave puede rematarse en venta judicial sin que haya sido

¹ Art. 596 del Código de comercio. — ² Art. 597. — ³ Art. 598.

subastada públicamente por término de treinta dias; renovándose cada diez dias los edictos en que se anuncie la venta, y pregonándose por término de tres horas en cada uno de los dias primero, diez, veinte y treinta de la subasta. Los edictos deben fijarse en los sitios acostumbrados para los demas anuncios en el puerto donde se haga la venta, y en la capital del departamento de marina á que aquel corresponda; y tanto en uno como en otro punto ha de fijarse un edicto en la entrada de la capitania del puerto. La venta debe anunciarse tambien en todos los diarios que se publiquen en la provincia, y hacerse constar en el expediente de subasta el cumplimiento de esta y las demas formalidades prescritas. En el remate debe procederse con las solemnidades y en la forma que está dispuesto por el derecho comun para las ventas judiciales ¹.

29. Haciéndose la venta en pública subasta y con intervencion de la autoridad judicial bajo las formalidades prescritas en el párrafo anterior, se extingue toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta ², sin perjuicio de que puedan usar de su derecho contra el deudor. Pero haciéndose la venta de otro modo, los acreedores por cualquiera de los títulos mencionados en el párrafo vigésimoquinto conservarán su derecho expedito contra la nave, aun despues de vendida esta, durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se hizo la venta, y sesenta dias despues que se hubiere hecho á la vela, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario ³. Mas si se vendiere la nave estando en viage, conservarán sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores, hasta que regrese al puerto donde esté matriculada, y seis meses despues ⁴.

CAPITULO SEGUNDO.

DE LOS NAVIEROS.

Qué se entiende por *naviero*, y como es necesaria su intervencion en el comercio marítimo — Requisito para ser naviero, y para que su nave pueda habilitarse para la navegacion. — Consecuencias que se deducen de estos principios. — A quién corresponde el nombramiento del naviero, y si los partícipes de la nave tienen preferencia para ejercer este oficio. — Pertenece privativamente al naviero hacer los contratos que se indican. — Si corresponde al naviero hacer el nombramiento y ajuste del capitán. — Respectiva preferencia del naviero y de los partícipes de la nave para ejercer el oficio de capitán. — Responsabilidad del naviero que contrate ó admita mas carga de la correspondiente á su nave. — Si puede el naviero despedir á su arbitrio, y bajo qué obligacion, al capitán ó individuos de la tripulacion. — Si el capitán partícipe

¹ Art. 608 del Código de comercio. — ² Art. 600. — ³ Art. 599. — ⁴ Art. 601.