

1.º Las costas judiciales por las tasaciones aprobadas por los jueces ó tribunales competentes.

2.º Los derechos de navegación y demás, por las cartas de pago legalmente expedidas por los recaudadores.

3.º Los créditos designados en los números 3, 4 y 5 del art. 4.º, por cuentas aprobadas por el Presidente del Tribunal de Comercio.

4.º Los sueldos y salarios de la tripulación por los roles de armamento y desarme, aprobados en las oficinas del capitán del puerto.

5.º Las cantidades prestadas y el valor de las mercaderías vendidas para las necesidades de la nave durante el último viaje, por las cuentas aprobadas por el capitán basadas en actas que firmarán el capitán y principales individuos de la tripulación, donde se haga constar la necesidad del préstamo.

6.º Las provisiones para el apresto, aparejos y vituallas de la nave, por facturas, memorias ó cuentas visadas por el capitán y aprobadas por el armador, de las cuales se depositará un duplicado en la escribanía del Tribunal de Comercio, antes de la salida del buque, ó lo más tarde en los diez días siguientes á ella.

7.º Las cantidades que se deban á los proveedores y obreros empleados en la construcción de la nave y los anticipos para su construcción, por cualquiera de los medios probatorios que se establecen en el artículo 25 de la ley de 15 de Diciembre de 1872 (1).

8.º Las primas de seguros, por las pólizas, ó por extractos de los libros de los corredores de seguros.

9.º Los gastos ó indemnizaciones debidos con ocasión del salvamento ó de la asistencia marítima, los daños y perjuicios que se deban al fletario y aquellos cuyo abono proceda de causa de abordaje, se harán constar por las sentencias ó decisiones arbitrales que hayan recaído en el asunto, ó por los arreglos convenidos entre las partes y aprobados por el Tribunal de Comercio.

10.º Y la venta de la nave por medio de documento con fecha fija, que haya recibido publicidad por su inscripción en el Registro del conservador de hipotecas.

Cód. alm.—Art. 757. Confieren los derechos de acreedores de nave, los créditos que á continuación se expresan:

1.º Los gastos de la venta obligada de la nave, desde el comienzo de dicha venta ó desde el embargo que pudo precederla, comprendiendo en estos gastos los de custodia, depósito y conservación de la nave y de los accesorios y aparejos.

2.º Los gastos de custodia y depósito de la nave, de sus accesorios y aparejos que no están comprendidos en el número anterior, y que se hicieron desde la entrada de la nave en el último puerto, si la nave se vendió por ejecución forzosa.

3.º Los impuestos públicos que recaen sobre la nave, los derechos de navegación y puerto, y principalmente los derechos de tonelaje, fano y cuarentena y fondeadero.

4.º Los gajes y salarios del equipaje.

5.º Los gastos de pilotaje, salvamento, asistencia, rescate y reclamaciones.

6.º Las contribuciones de la nave por averías gruesas.

7.º Los créditos de los prestamistas á la gruesa sobre la nave, lo mismo que las deudas que nazcan de otras operaciones de crédito contraídas por el capitán en el ejercicio de su cargo, en caso de necesidad y durante la permanencia de la nave fuera del puerto de su matrícula (2), aun siendo copropietario ó propietario único de la nave.

Se asimilan á estas obligaciones precedentes de operaciones de crédito, las que nacen de suministros ó trabajos hechos por cuenta del capitán en el ejercicio de su cargo, y no tienen crédito abierto. Para ello es preciso que estos suministros y trabajos se hagan en caso de verdadera urgencia, cuando la nave se encuentre fuera del puerto de su matrícula, para conservación de aquella ó continuación del viaje, y tan sólo en la medida necesaria.

(1) Véase en las concordancias del art. 78.

(2) Véase el art. 497 en las concordancias del 684.

8.º Los créditos por la falta de entrega ó deterioro de las mercancías y de los efectos de viaje, mencionados en el apartado 2.º del art. 674 (1).

9.º Los créditos que no encajan en ninguna de las enumeraciones precedentes cuando se derivan de actos jurídicos ejecutados por el capitán, en virtud de los poderes que la ley, como tal, le concede y no emanan de procuración especial (art. 452, apartado 1.º) (2), ó cuando son consecuencia inmediata, incompleta ó defectuosa de un contrato celebrado por el armador, en todo aquello que respecto de su cumplimiento corresponde ejecutar al capitán, por razón de sus obligaciones profesionales (art. 452, apartado 2.º) (3).

10. Los créditos nacidos de culpa de un individuo del equipaje (arts. 451 y 452, apartado 3.º) (3), aun cuando fuese al mismo tiempo copropietario ó propietario único de la nave.

Art. 758. Los acreedores de nave á quienes no se comprometió directamente ésta por un contrato á la gruesa, tienen sobre ella, los accesorios y aparejos un derecho de prenda legal.

Este derecho de prenda puede oponerse á terceros poseedores de la nave.

Art. 759. El derecho de prenda legal de cada uno de estos acreedores de nave se extiende además al flete bruto del viaje que ocasionó el nacimiento del crédito.

Art. 760. Los gastos de la venta forzada de la nave (art. 757, 1.º) y los de custodia y conservación desde su entrada en el último puerto (art. 757, 2.º), son preferentes á todos los demás créditos de los acreedores de nave.

Art. 761. Los acreedores enumerados en el art. 757, núm. 4, tienen al propio tiempo en razón de los créditos nacidos de un viaje subsiguiente, un derecho de prenda legal sobre el flete de los viajes anteriores, si en todos ellos rige el mismo contrato de ajuste del equipaje.

Art. 770. Los gastos de la venta forzada de la nave (art. 757, 1.º) y los de custodia y conservación desde su entrada en el último puerto (art. 757, 2.º) son preferentes á todos los demás créditos de los acreedores de la nave.

Los gastos de la venta forzada son preferentes á los de custodia y conservación desde su entrada en el último puerto.

Art. 771. Los créditos procedentes del último viaje, ó los que nacieren después de terminado éste, son preferentes á los créditos relativos á los viajes anteriores.

De los créditos referentes á viajes anteriores al último, tienen preferencia los más antiguos sobre los más modernos.

A pesar de ésto no son preferentes los unos á los otros cuando los diversos viajes que los motivaron, están comprendidos en el mismo contrato de ajuste del equipaje.

Cuando el viaje á que se aplica un contrato á la gruesa comprende varias expediciones á tenor de lo declarado en el art. 760, el prestamista á la gruesa es puesto á todos los acreedores de nave, cuyos créditos se refieren á viajes comenzados después de terminar la primera de las expediciones de que se trata.

Art. 772. Los créditos que se refieren al mismo viaje ó que se consideran como tales (art. 771) deben satisfacerse por el orden siguiente:

1.º Los impuestos públicos que recaen sobre la nave, los derechos de navegación y puerto (art. 757, 3.º);

2.º Los créditos del equipaje nacidos de sus contratos de ajuste (art. 757, 4.º);

3.º Los gastos de pilotaje, salvamento, asistencia, rescate y reclamación (art. 757, 5.º), las contribuciones de la nave por averías gruesas (art. 757, 6.º), los créditos nacidos de contratos á la gruesa ó de otras operaciones de crédito, realizadas por el capitán en el caso de urgencia, y los créditos asimilados á estos últimos (art. 757, 7.º);

4.º Los créditos por la falta de entrega ó deterioro

(1) Los efectos de que se hiciera cargo el capitán ó un tercero comisionado especialmente al efecto.

(2) Véase en las concordancias del art. 666.

(3) Véase en las concordancias del art. 672.

de las mercancías y de los efectos de viaje (artículo 757, 8.º);

5.º Los créditos á que se refieren los números 9 y 10 del art. 757.

Art. 777. Los créditos de cada una de las agrupaciones comprendidas en los 1.º, 2.º, 4.º y 5.º del art. 772 no tienen entre sí preferencia dentro de cada grupo.

Por el contrario, entre los créditos agrupados bajo el núm. 3.º del citado artículo son preferidos los de fecha posterior á los de fecha anterior; los de la misma época son equiparados.

Cuando el capitán ha contraído diversas obligaciones por razón de la urgencia del caso (art. 757, 7.º), los créditos que de ellas provengan, se consideran como nacidos en la misma época.

Las obligaciones nacidas de operaciones de crédito, particularmente las que se derivan de contratos á la gruesa, concertados por el capitán para pagos de deudas anteriores que están comprendidas en el núm. 3.º del art. 772, ó las nacidas de convenios celebrados para retrasar el vencimiento de dichas deudas, para reconocerlas ó para renovarlas, no gozan de mayor preferencia que estas deudas anteriores, aun cuando la operación de crédito ó el convenio de que se trata fuesen necesarios para la continuación del viaje.

Art. 779. Son preferidos los acreedores de nave, cuando ejerce su derecho de prenda, al resto de los acreedores pignoraticios y á todos los demás de cualquier clase que sean.

Cód. ital.—Art. 675. Son privilegiados sobre la nave y su precio, en el orden en que están enumerados en el presente artículo, los créditos siguientes:

1.º Las costas judiciales hechas en interés común de los acreedores por actos de conservación y de ejecución sobre la nave.

2.º Los gastos, las indemnizaciones y los premios de salvamento debidos por el último viaje, según las disposiciones del Código para la marina mercante.

3.º Los derechos de navegación establecidos por la ley.

4.º Los salarios de los pilotos, el salario del guarda y los gastos de custodia de la nave desde su entrada en el puerto.

5.º El alquiler de los almacenes de depósito de los aparejos y pertrechos de la nave.

6.º Los gastos de conservación de la nave y de sus aparejos y pertrechos desde su último viaje y su entrada en el puerto.

7.º Los salarios, los emolumentos y las indemnizaciones debidas según las disposiciones del tít. III de este libro al capitán y á las demás personas de la tripulación por el último viaje, además de las retribuciones debidas á la caja de inválidos de la marina mercante por el expresado viaje.

8.º Las cantidades debidas por contribución de averías comunes.

9.º Las cantidades de capitales é intereses debidos por obligaciones contraídas por el capitán para las necesidades de la nave, en los casos previstos en el art. 509, y cumpliendo las formalidades prevenidas.

10. Los premios del seguro de la nave y de sus accesorios por el último viaje, esté asegurada por viaje ó por tiempo, y por los piróscafos en navegación periódica asegurados por tiempo los premios correspondientes á los seis últimos meses; y además, en las sociedades de seguros mutuos los repartos ó contribuciones por los seis últimos meses.

11. Las indemnizaciones debidas á los fletadores por falta de entrega de las cosas cargadas, ó por las averías que hayan sufrido por culpa del capitán ó de la tripulación en el último viaje.

12. El precio de la nave que aun no se haya pagado al vendedor.

13. Los créditos indicados en el precedente número 9.º, transcritos y anotados con retraso; cualquiera otro crédito á cambio matifmo sobre la nave y los créditos que hayan sido garantidos con la nave.

En el concurso de más créditos mencionados en el núm. 13, se determinará la preferencia por la fecha de la transcripción del título y de las anotaciones en el acta de nacionalidad.

Art. 677. Los privilegios indicados en los artículos

precedentes no pueden ejercitarse si los créditos no se prueban y los privilegios se conservan del modo siguiente:

1.º Las costas judiciales, con la nota líquida del juez competente, en la forma establecida por las leyes de procedimiento.

2.º Los gastos, las indemnizaciones y los premios de salvamento y los salarios de los pilotos, con dictámen y atestado de los administradores de la marina mercante, ó con cualquiera otra prueba que la autoridad judicial crea admisible según las circunstancias.

3.º Los derechos de navegación, con la liquidación de la autoridad competente.

4.º El salario del guarda, los gastos de custodia indicados en el núm. 4.º del art. 675 y los créditos indicados en el núm. 5.º del art. 671 y en los números 5.º y 6.º del art. 675, mediante cuenta aprobada por el presidente del tribunal de comercio.

5.º Los salarios y los emolumentos del capitán y de las demás personas del equipaje, con el rol de armamento y el de desarme, extractados por las oficinas de administración de la marina mercante; las demás indemnizaciones, con la relación del capitán y con otras pruebas de los acontecimientos que no menciona el derecho; la retribución debida á la caja de inválidos de la marina mercante con la cuenta formada según las disposiciones de las leyes y de los reglamentos especiales.

6.º Los créditos por contribuciones de averías comunes, con los documentos relativos á su reparto.

7.º Las deudas indicadas en el núm. 8.º del art. 671, en el núm. 6.º del art. 673 y en el núm. 9.º del art. 675, mediante informacin suscrita por los principales del equipaje, los decretos de autorización, las cuentas suscritas por el capitán y valoradas por peritos, por documentos de venta ó informaciones suscritas por él, ó mediante otros documentos que comprueben la necesidad de los gastos.

8.º Las primas de seguro con la póliza del mismo, con las pólizas ó otros títulos firmados por el asegurado y con los extractos de los libros de los mediadores públicos del seguro; los repartos y las contribuciones en las sociedades de seguros mutuos, con extractos de los registros de la administración de la nave en la sociedad.

9.º Las indemnizaciones debidas á los fletadores con las sentencias que las liquidan; si al tiempo de la distribución del precio se hubiese pronunciado la sentencia condenatoria al resarcimiento de los daños, aunque estos no se hayan liquidado aún, podrán, según los casos, ó clasificarse los acreedores por indemnización por una cantidad aproximada, mediante sanción de restituir el excedente, ó clasificarse los acreedores después, también mediante caución de restituir.

10. La venta de la nave, con su documento de venta inscrito y anotado en la forma establecida en el artículo 483 (1).

11. Los créditos indicados en el núm. 9.º del art. 671, en el núm. 8.º del art. 673, y en el núm. 13 del art. 675, con las correspondientes escrituras inscritas y anotadas en la forma prescrita.

Cód. holand.—Art. 313. En los casos del artículo precedente, son privilegiados, y en el orden siguiente, los créditos que á continuación se expresan:

1.º Los derechos de asistencia, de salvamento y los de los pilotos.

2.º Los derechos de tonelaje, faros, fuegos, cuarentenas y otros gastos de puerto.

3.º Los salarios de los guardas y gastos de custodia de la embarcación.

4.º El alquiler de los almacenes en que se depositen los aparejos y pertrechos.

5.º Los sueldos del capitán y de las gentes del equipaje.

6.º La entrega de las velas, cordajes y otras cosas necesarias, y los gastos de conservación ó reparación de la embarcación y de sus aparejos y pertrechos.

Las cantidades prestadas al capitán, ó pagadas por su cuenta para las necesidades de la embarcación, así

(1) Véase en las concordancias de los arts. 641 y 643.

como el reembolso del precio de las mercaderías que ha debido vender para hacer frente á las deudas antes mencionadas, y en fin, los préstamos á la gruesa que se hicieren para pagar en todo ó en parte las deudas, comprendiendo en ello la prima del préstamo á la gruesa.

Las deudas enunciadas en los números 1.º, 2.º, 5.º y 6.º no gozan del privilegio sino en tanto que se han contraído por causa del último viaje del buque, y esto por las mencionadas en los números 1.º y 2.º y en el último párrafo del núm. 6.º, si se contraieron durante el viaje; y por las mencionadas en el núm. 5.º y primer párrafo del 6.º, si se contraieron desde el día en que el buque estuvo en disposición de hacer el viaje hasta aquel en que el viaje se consideró terminado.

Se reputa terminado el viaje cumplidos veintidós días después de la llegada del buque á su destino, y antes cuando las últimas mercaderías y efectos fuesen desembarcadas.

Las deudas enunciadas en los números 3 y 4 gozan del privilegio si se hubiesen contraído desde el día en que el buque entró en el puerto hasta el de la venta.

7.º Los gastos de reparación necesaria del buque y sus aparejos, además de los mencionados en el número 6, durante los tres últimos años, contados desde el día en que la reparación se concluyó.

8.º Las deudas provenientes de la construcción del buque y los intereses debidos por los tres últimos años.

9.º Los contratos á la gruesa sobre el casco y quilla del buque y sus aparejos por vituallas, armamento y equipos si se han pagado y firmado antes de la partida del buque, sin comprender la prima del préstamo á la gruesa.

10. Los daños y perjuicios debidos á los fletadores por falta en la entrega de las mercaderías, y por el reembolso de las averías sufridas por dichas mercaderías por enfermedad ó falta del capitán ó de la tripulación.

Art. 317. En caso de venta judicial, los gastos de justicia serán preferidos á los demás créditos.

Cód. port.—1,300. En caso de venta voluntaria, los créditos abajo mencionados son privilegiados por el orden siguiente:

1.º Los salarios debidos por asistencia, salvamento y los de los pilotos.

2.º Los derechos de tonelaje, faros, cuarentenas y demás derechos del puerto.

3.º Los vencimientos de los depositarios ó guardas, y gastos necesarios en la custodia de la embarcación.

4.º El alquiler de los almacenes, de depósito de los aprestos y aparejos.

5.º Todos los gastos de conservación ó reparo del buque y de sus aprestos y aparejos, y los sueldos del capitán y gentes de la tripulación, á contar desde el tiempo en que el buque esté dispuesto á hacerse á la vela, y tres semanas después que el viaje se considera terminado, según disposición de la ley.

6.º Las cantidades prestadas al capitán ó pagadas por su cuenta para lo necesario á la embarcación durante el tiempo fijado en el número precedente, así como el reembolso del precio de las mercaderías que por él fueren vendidas, para hacer frente á las deudas en este artículo comprendidas; y en fin, las cantidades dadas á riesgo para pagar todas ó parte de las deudas, comprendiendo el premio del contrato.

Todas las deudas enunciadas en los números 1.º al 6.º inclusive, gozan del privilegio solamente cuando se contraerán para y durante el último viaje.

7.º Los gastos de reparación del buque y sus aparejos, además de las enunciadas en el número 5.º, durante los tres últimos años, á contar desde que se terminó el reparo.

8.º Las deudas provenientes de contratos para la construcción, y los intereses debidos de los tres últimos años, si los contratos se hubiesen hecho por escrito y con fecha cierta.

9.º Las cantidades dadas á riesgo sobre el casco y quilla del buque, vituallas, armamento y equipo, celebrado y firmado el contrato antes de partir el buque.

10. El importe de las primas de los seguros, hechos

sobre la quilla, casco, apresto y aparejos del buque, debidos por el último viaje.

11. La indemnización debida á los fletadores por falta de entrega de mercaderías ó averías que sufrieran por culpa ó infidelidad del capitán ó la tripulación.

1,301. Los créditos comprendidos en el artículo precedente bajo un mismo número, y contraídos en el mismo puerto, entran en concurso; pero si se contraerán deudas idénticas por necesidad en otros puertos ó en el mismo, entrando en él el buque después de su salida, las deudas posteriores son preferentes á las anteriores.

1,304. El orden antes prescrito respecto á los créditos privilegiados se observará sobre el precio en la venta judicial de la nave; pero declarando que las costas judiciales serán preferidas á cualquier otro crédito.

Cód. esp.—Art. 581. Si el producto de la venta no alcanzare á pagar á todos los acreedores comprendidos en un mismo número ó grado, el remanente se repartirá entre ellos á prorrata.

Cód. franc.—Art. 191. (Véase el penúltimo párrafo en las concordancias del artículo 580.)

Cód. belg.—“Ley de 21 de Agosto de 1879.”—Art. 4.º (Véase el último párrafo en las concordancias del 580.)

Artículo 647.

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

Los créditos del fisco, por certificaciones de autoridades competentes;

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

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

Los sueldos del capitán y salarios de la tripulación, por liquidación que se haga en vista de los 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 calificarán y examinarán por el tribunal competente en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones que presenten el capitán de las necesidades que dieron lugar á contraer aquellas obligaciones;

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

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

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

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

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

Y los créditos de los cargadores por falta de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,029. Para gozar de la preferencia que en su respectivo grado se marca á los créditos de que hace mención el artículo 1,078, se han de justificar éstos en la forma siguiente:

Los créditos del fisco, por certificaciones de los administradores ó jefes de hacienda.

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

Los derechos de tonelada, anclaje 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 que hubiere autorizado ó aprobado después dichos gastos.

Los sueldos del capitán y salarios de la tripulación, por liquidación que se haga en vista de los 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 calificarán y examinarán por el tribunal competente en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones que presente el capitán de las necesidades que dieron lugar á contraer aquellas obligaciones.

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

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

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

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

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

Y los créditos de los cargadores por falta de entrega del cargamento ó averías ocurridas en él, por sentencia judicial ó arbitral.

Cód. esp.—Art. 583. Si encontrándose en viaje necesitare el capitán contraer alguna ó algunas de las obligaciones expresadas en los números 8.º y 9.º del artículo 580, acudirá al juez ó tribunal, si fuere 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 cuan-

do 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.

(Véase sobre preferencia de créditos las concordancias europeas del artículo anterior.)

Artículo 648.

Los acreedores, por cualquiera de los títulos mencionados en el artículo 646, conservarán su derecho expedito contra la nave aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se vendió, y sesenta días después que se hizo á la mar, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,030. Los acreedores por cualquiera de los títulos mencionados en el artículo 1,027, conservarán su derecho expedito contra la nave aun después de vendida ésta, durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se vendió, y sesenta días después que se hizo á la mar, despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario.

Artículo 649.

Si la venta se hiciere en pública subasta y con intervención de la autoridad judicial bajo las formalidades prescritas en el artículo 657, se extingue toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1031. Si la venta se hiciere en pública subasta y con intervención de la autoridad judicial bajo las formalidades prescritas en el artículo 1039, se extingue toda responsabilidad de la nave en favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta.

Cód. esp.—Art. 582. Otorgada ó inscrita en el Registro Mercantil la escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas 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.

Cód. franc.—Art. 193. Los privilegios de los acreedores se extinguirán, independientemente de los medios generales de extinción de las obligaciones, por la venta judicial hecha con las formalidades establecidas en el título siguiente; ó cuando después de una venta voluntaria la nave haya hecho un viaje por mar bajo el nombre y riesgos del adquirente, y sin oposición por parte de los acreedores del vendedor.

Art. 196. La venta voluntaria de un buque en viaje no perjudica á los acreedores del vendedor.

En su consecuencia, no obstante la venta, el buque ó su precio continúa siendo la prenda de los acreedores, que pueden, si lo juzgan conveniente, impugnar la venta por fraude.

Cód. belg.—“Ley de 21 de Agosto de 1879.”—Art. 6.º Los privilegios de los acreedores se extinguirán, independientemente de los medios generales de extinción de las obligaciones,

por la venta judicial hecha con las formalidades establecidas por la ley;

ó por la venta voluntaria inscrita conforme al art. 2.º, y publicada en uno de los diarios de Amberes, de Gante y en los del puerto de armanento, y en un cartel, fijado en el mástil ó en la parte más visible de la nave, sin oposición por parte de los acreedores del vendedor, y se notifique tanto al vendedor como al comprador dentro del mes siguiente á la publicación y al anuncio.

Sin embargo, subsistirán los derechos de preferencia de los acreedores sobre el precio en tanto que éste no haya sido pagado ó distribuido.

Cód. holand.—Art. 316. Los privilegios mencionados anteriormente se extinguen si la nave trasmitada á otro navegare durante sesenta dias después de su salida del puerto, bajo el nombre y por cuenta del nuevo propietario, sin que los acreedores privilegiados protestaren; la protesta no aprovecha más que al acreedor que la hace.

Estas disposiciones no son aplicables á la venta en el extranjero mencionada en el art. 310; en este caso las cargas, privilegios y derechos quedan intactos.

Cód. port.—1307. Los acreedores por cualquiera de los títulos mencionados en el art. XIV (1) conservarán su derecho contra el buque, después de vendido, mientras permaneciere en el puerto de la venta y sesenta dias después de hacerse á la vela en nombre y por cuenta del nuevo propietario.

1308. Si la venta se hiciese en subasta pública, y en intervención de la autoridad judicial, y cumpliendo las solemnidades de la ley, se extinguen todas las responsabilidades de la nave ó embarcación para con cualquiera acreedores desde la fecha del remate.

1309. Vendiéndose una embarcación estando en viaje, los acreedores privilegiados conservarán íntegros sus derechos hasta que regrese al puerto en que esté matriculada, y por seis meses más.

Artículo 650.

Si se vendiere una nave estando en viaje, conservarán sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculada y seis meses después, sin perjuicio de los derechos que les corresponda ejercitar en puerto distinto.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1032. Si se vendiere una nave estando en viaje, conservarán sus derechos íntegros contra ella los expresados acreedores, hasta que la nave regrese al puerto donde esté matriculada y seis meses después, sin perjuicio de los que les corresponda ejercitar en puerto distinto.

Artículo 651.

Mientras dura la responsabilidad de la nave por las obligaciones detalladas en el art. 646, puede ser embargada á instancia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma en cualquier puerto en que se halle; y se procederá á su venta judicialmente con audiencia y citación del capitán, en caso de hallarse ausente el naviero.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1033. Mientras dura la responsabilidad de la nave, por las obligaciones detalladas en el artículo 1027, puede ser embargada á instan-

(1) Es el número 1,300, que puede verse en las concordancias del art. 646.

cia de los acreedores que presenten sus títulos en debida forma, en cualquier puerto en que se halle; y se procederá á su venta judicialmente con audiencia y citación del capitán, en caso de hallarse ausente el naviero.

Artículo 652.

Por cualquiera otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1034. Por cualquiera otra deuda que tenga el propietario de la nave, no puede ser ésta detenida ni embargada sino en el puerto de su matrícula, y el procedimiento se entenderá con el mismo propietario, haciéndole la primera citación al menos en el lugar de su domicilio.

Artículo 653.

Ninguna nave cargada y despachada para hacer viaje, puede ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que éstas sean, sino por las que se hayan contraído para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje y no anteriormente; y aun en este caso cesarán los efectos del embargo, si cualquiera interesado en la expedición 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 legítima.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1035. Ninguna nave cargada y despachada para hacer viaje, puede ser embargada ni detenida por deudas de su propietario, de cualquiera naturaleza que éstas sean, sino por las que se hayan contraído para aprestar y aprovisionar la nave para aquel mismo viaje y no anteriormente; y aun en este caso cesarán los efectos del embargo, si cualquiera interesado en la expedición 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 legítima.

Cód. esp.—Art. 584. 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 diere fianza de que regresará el buque dentro 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 citado artículo 580, sólo podrá ser embargado el buque en el puerto de su matrícula.

Cód. franc.—Art. 215. No podrá embargarse el buque dispuesto para hacerse á la vela, sino por las deu-

das contraídas para el viaje que va á hacer; y aun en este caso, si se diere caución por estas deudas dejará de hacerse el embargo.

El buque se considera dispuesto para hacerse á la vela cuando el capitán está provisto de sus expediciones para el viaje.

Cód. alem.—Art. 446. Una nave dispuesta ya para partir no podrá embargarse por deudas. Sin embargo, esta disposición es inaplicable á las deudas contraídas para el viaje que va á emprender la nave.

Cód. port.—1,311. No podrá ser detenida ó embargada una embarcación por una deuda no privilegiada, sino en el puerto de su matrícula.

1,312. Ninguna embarcación cargada ó despachada para hacer el viaje podrá ser embargada ó detenida por deudas del armador, sea cual fuere su naturaleza, salvo las contraídas para preparar y aprovisionar la embarcación para el mismo viaje, y no para otro anterior. Y aun en este caso, cesarán los efectos del embargo, si los demás copropietarios diere fianza del valor de sus respectivos portes y asignando al capitán tiempo para regresar al mismo lugar.

El capitán que no cumpliera con la obligación contraída responderá de la deuda, siendo legítima, salvo fuerza mayor y queda sujeto á acción criminal interviniendo dolo.

Artículo 654.

Las embarcaciones extranjeras surtas en puertos mexicanos no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en el territorio mexicano y en utilidad de las mismas embarcaciones, á no ser por sentencia pronunciada en país extranjero que deba ejecutarse con arreglo á las leyes de la República.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,036. Las embarcaciones extranjeras surtas en puertos mexicanos no pueden ser embargadas por deudas que no hayan sido contraídas en el territorio mexicano y en utilidad de las mismas embarcaciones, á no ser por sentencia pronunciada en país extranjero que deba ejecutarse con arreglo á las leyes de la República.

Artículo 655.

Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave, no podrá ésta ser detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en ella tenga el deudor.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,037. Por las deudas particulares de un copartícipe en la nave no podrá ser ésta detenida, embargada ni ejecutada en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en ella tenga el deudor.

Cód. esp.—Art. 589. Si dos ó más personas fueren partícipes en la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una compañía por los copropietarios.

Esta compañía se regirá por los acuerdos de la mayoría de sus socios.

Constituirá mayoría la relativa de los socios votantes. Si los partícipes no fueren más de dos, decidirá la divergencia de parecer, en su caso, el voto del mayor partícipe. Si son iguales las participaciones, decidirá la suerte.

La representación de la parte menor que haya en la propiedad, tendrá derecho á un voto; y proporcionalmente los demás copropietarios tantos votos como partes iguales á la menor.

Por las deudas particulares de un partícipe en el buque, no podrá ser éste detenido, embargado ni ejecutado en su totalidad, sino que el procedimiento se contraerá á la porción que en el buque tuviere el deudor, sin poner obstáculo á la navegación.

Cód. franc.—Art. 220. En todo lo concerniente al interés común de los propietarios de una nave, se seguirá la opinión de la mayoría.

La mayoría se determinará por una parte de interés en el buque superior á la mitad de su valor.

La enajenación del buque no puede acordarse sino á petición de los propietarios que reúnan en conjunto la mitad del interés total en la nave, si no hay por escrito convención en contrario.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 11. En lo concerniente al interés común de los propietarios de la nave, decidirá el voto de la mayoría.

Se determinará esta mayoría por una parte de interés en el buque superior á la mitad de su valor.

No podrá acordarse la subasta del buque, sino á petición de un número de propietarios que represente en conjunto la mitad del interés total en aquel, á menos que haya pacto escrito en contrario.

En caso de subasta, las cargas que afecten á cada parte de propiedad en la nave pasarán de derecho á gravar la parte de precio correspondiente.

Cód. alem.—456. Cuando varias personas emplean en el comercio marítimo para un interés común un buque del que son copropietarios, hay armamento colectivo.

Las disposiciones relativas al armamento colectivo, no son aplicables al caso en que el buque pertenezca á una sociedad de comercio.

Art. 457. Las relaciones de los coarmadores entre sí, estarán reguladas por sus contratos, y á falta de éstos por los artículos siguientes.

Art. 458. Los asuntos del armamento colectivo serán regulados por las decisiones de los coarmadores. Se tomarán las decisiones por mayoría de votos. Los votos se contarán según la importancia de la porción que cada uno tenga en el buque. La mayoría podrá tomar decisión cuando la persona ó personas que la hayan adoptado sean propietarios de más de la mitad del buque.

Se requiere la unanimidad de los coarmadores para las decisiones que tengan por objeto modificar la convención de los coarmadores, ó que sean contrarias á esta convención ó extrañas al objeto del armamento colectivo.

Art. 468. Si se resolviere que el buque haga un nuevo viaje, ó después de un viaje se acordare su reparación, ó que se pague á un acreedor al que el armamento colectivo no esté obligado más que hasta el valor de la nave y del flete, los coarmadores, que no se hubiesen adherido á lo resuelto, podrán librarse de los pagos necesarios para su ejecución, abandonando su parte en la nave sin recibir nada en cambio.

El coarmador que quiera usar de este derecho, debe notificar su intención á los coarmadores ó al gerente de la nave por acta judicial ó notarial en un plazo de tres días después de la resolución, ó si no ha estado ni presente ni representado en la deliberación, en un plazo de tres días después que se le haya comunicado.

La parte abandonada de la nave se repartirá entre los demás coarmadores proporcionalmente á la parte de cada uno.

Cód. ital.—495. Para todo lo relativo al interés común de los propietarios de una nave, la decisión de la mayoría es obligatoria para la minoría.

La mayoría se determina por una parte del interés de la nave, excedente á la mitad de su valor.

El tribunal ordenará la venta de la nave en pública subasta cuando se le pida por un número de copropietarios que, unidos, tengan, por lo menos, la mitad de la propiedad, si no existe convención en contrario.

Si la venta de la nave se pidiese por circunstancias graves y urgentes relativas al interés común, podrá ordenarla el tribunal, aunque los copropietarios que la pidan representen sólo la cuarta parte de la propiedad.

Cód. holand.—Art. 320. Si dos ó más personas, teniendo derechos de propiedad sobre la misma nave, hacen de ella uso común, forman una asociación cuyos

intereses son regulados por los propietarios de la nave á pluralidad de votos, en proporción de la parte de cada uno.

Se contará por un voto la porción más pequeña, y el voto de cada uno se fijará por multiplicación de la parte más pequeña.

Cód. port.—1,346. (Igual al art. 320 del "Cód. holand.")

1,314. Ningún buque podrá ser detenido, embargado, ni ejecutado en su totalidad por deudas particulares de un copropietario. La ejecución se contraerá simplemente á la parte del deudor, pero sin perjuicio de su libre navegación.

Artículo 656.

Siempre que se haga embargo de una nave se inventariarán detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,038. Siempre que se haga embargo de una nave, se inventariarán detalladamente todos los aparejos y pertrechos de ella, caso de pertenecer al propietario de la misma nave.

Artículo 657.

Ninguna nave puede rematarse en venta judicial sin que haya sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anuncie la venta.

Los carteles se fijarán en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se haga la venta, y en su jurisdicción; y además se fijará un cartel en la entrada de la capitanía del puerto y otro en el palo mayor ó costado de la embarcación.

La venta se anunciará también en todos los periódicos que se publiquen en la jurisdicción del puerto, y se hará constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades prescritas. En los remates se procederá con las solemnidades y en la forma que está dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1,039. Ninguna nave puede rematarse en venta judicial, sin que haya sido subastada públicamente por término de treinta días, renovándose cada diez días los carteles en que se anuncie la venta.

Los carteles se fijarán en los sitios acostumbrados para los demás anuncios en el puerto donde se haga la venta, y en su jurisdicción; y además se fijará un cartel en la entrada de la capitanía del puerto, y otro en el palo mayor ó costado de la embarcación.

La venta se anunciará también en todos los diarios que se publiquen en la jurisdicción del puerto, y se hará constar en el expediente de subasta el cumplimiento de ésta y las demás formalidades prescritas.

En los remates se procederá con las solemnidades y en la forma que está dispuesto por el derecho común para las ventas judiciales.

Cód. esp.—Art. 579. Comprobado el daño del buque y la imposibilidad de su rehabilitación para continuar el viaje, se decretará la venta en pública subasta, con sujeción á las reglas siguientes:

1.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.

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

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

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

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

Cód. franc.—Art. 237. Fuera del caso legalmente probado de quedar inútil para la navegación el buque, no podrá venderse el capitán sin poder especial de los propietarios, bajo pena de nulidad de la venta.

Cód. belg.—"Ley de 21 de Agosto de 1879."—Art. 27. (Igual al precedente del "Cód. franc.")

Cód. alem.—Art. 499. El capitán no tiene el poder de vender la nave más que en caso de urgente necesidad reconocida por el juez de la localidad, previa audición de peritos y oído el parecer del cónsul del país, si le hubiere.

Si en la localidad no hubiere ni autoridad judicial, ni ninguna otra autoridad para hacer esta instrucción, el capitán puede justificar su conducta con un informe de peritos, y si esto no fuere posible, procurarse otras pruebas.

La venta debe hacerse públicamente.

Cód. ital.—Art. 513. El capitán no podrá vender la nave sin mandato especial del propietario, excepto en el caso de haberse inutilizado para la navegación.

La declaración relativa á la inutilización y la autorización para la venta, deberán pronunciarse por el Tribunal de comercio en el reino ó por el funcionario consular en el extranjero.

La venta se hará en pública subasta.

Cód. holand.—Art. 382. Fuera del caso legalmente probado de quedar inútil para la navegación el buque, no podrá venderse el capitán sin estar provisto de un poder especial del propietario ó de los copropietarios, bajo pena de nulidad de la venta y de responder personalmente de los daños y perjuicios, sin perjuicio de la acción pública, si hubiere lugar.

Cód. port.—1,401. (Igual al artículo precedente del "Cód. holand.")

Artículo 658.

Las dudas ó cuestiones que pueden sobrevenir entre los coparticipes de una nave sobre las cosas de interés común, se resolverán por la mayoría, la cual se constituye por las partes de propiedad en la nave que formen más de la mitad de su valor. La misma regla se observará para determinar la venta de la nave, aun cuando la repugnen algunos coparticipes.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1864.—Art. 1040. Las dudas ó cuestiones que puedan sobrevenir entre los coparticipes de una nave sobre las cosas de interés común, se resolverán por la mayoría, la cual se constituye por las partes de propiedad en la nave que formen más de la mitad de su valor. La misma regla se observará para determinar la venta de la nave, aun cuando la repugnen algunos coparticipes.

Cód. esp.—Art. 589. (Véase en el 655.)

Art. 594.—Los socios copropietarios elegirán el gestor que haya de representarlos con el carácter de naviero.

El nombramiento de director ó naviero será revocable á voluntad de los asociados.

Cód. alem.—Art. 459. Por decisión de la mayoría

CONCORDANCIAS.

puede nombrarse un naviero. Para el nombramiento de naviero, cuando éste no forme parte de los coarmadores, se necesita la unanimidad.

El naviero pu de ser separado en cualquier tiempo sin perjuicio del derecho á la indemnización que le corresponda por virtud de su contrato.

Cód. holand.—Art. 326. Ninguno que no sea copropietario puede ser nombrado director de la asociación, á no ser por el consentimiento unánime de los copropietarios.

El director podrá ser separado á voluntad.

Cód. port.—1,342. Para que el nombramiento del naviero recaiga en persona que no sea copropietario del buque, es necesario que la elección se haga por el consentimiento unánime de todos los interesados. El naviero puede ser separado á voluntad de los asociados.

(Véase las concordancias europeas de nuestro artículo 655.)

Artículo 659.

Los propietarios de la nave tendrán preferencia en el fletamento de ella si con anterioridad no se ha contratado con terceras personas, á precio y condiciones iguales sobre los que no lo sean; y si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más coparticipes, tendrá la preferencia el que tenga más interés en la nave; y entre coparticipes que tengan igual interés en ella, se sorteará el que haya de ser preferido cuando no se avenga á fletarla por partes iguales.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1041. Los propietarios de la nave tendrán preferencia en el fletamento de ella, si con anterioridad no se ha contratado con terceras personas, á precio y condiciones iguales sobre los que no lo sean; y si concurriesen á reclamar este derecho para un mismo viaje dos ó más coparticipes, tendrá la preferencia el que tenga más interés en la nave; y entre coparticipes que tengan igual interés en ella, se sorteará el que haya de ser preferido, cuando no se avengan á fletarla por partes iguales.

Cód. esp.—Art. 593. Los propietarios de un buque tendrán preferencia en su fletamento sobre los que no lo sean, en igualdad de condiciones y precio. Si concurriesen dos ó más de ellos á reclamar este derecho, será preferido el que tenga mayor participación; y si tuvieren la misma decidirá la suerte.

Artículo 660.

La preferencia que se declara en el artículo anterior á los coparticipes de la nave, no los autorizará para exigir que se varíe el destino que por disposición de la mayoría se haya fijado al viaje.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1042. La preferencia que se declara en el artículo anterior á los coparticipes de la nave, no los autorizará para exigir que se varíe el destino que por disposición de la mayoría se haya fijado al viaje.

Artículo 661.

También gozarán los coparticipes del derecho de tanto sobre la venta que alguno de ellos pretenda 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.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1043. También gozarán los coparticipes del derecho de tanto sobre la venta que alguno de ellos pretenda 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.

Cód. esp.—Art. 575. 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.

Cód. alem.—Art. 470. Cada coarmador podrá en todo tiempo, y sin consentimiento de los demás coarmadores, enajenar en todo ó en parte su participación en la nave.

Los demás coarmadores no tienen el derecho legal de tanteo. Sin embargo, la enajenación de una parte de la nave, cuando por su causa perdiera la nave el derecho de llevar el pabellón del país, no podrá hacerse válidamente más que con el asentimiento de todos los copropietarios.

Artículo 662.

El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo haciendo saber la venta que tenga concertada á cada uno de sus coparticipes; y si dentro del mismo término de tres días no hiciesen uso de aquel derecho, no lo tendrán á hacerlo después de celebrada.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1044. El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo, haciendo saber la venta que tenga concertada á cada uno de sus coparticipes; y si dentro del mismo término de tres días no la tanteasen, no tendrán derecho á hacerlo después de celebrada.

Artículo 663.

Cuando la nave necesite reparación será suficiente que uno solo de los coparticipes exija que se haga para que todos estén obligados á proveer de fondos suficientes para que se verifique; y si alguno no lo hiciere en el término de los quince días siguientes al que sea requerido judicialmente para ello, y todos ó algunos de los demás lo supliesen, tendrá derecho el que haga este suplemento á que se le trasfiera el dominio de la parte que correspondía al que no hizo la provisión de fondos, abonándole por justiprecio el valor que á éste correspondiese antes de hacer la reparación. El justiprecio se hará antes que se dé principio á la reparación, por peritos nombrados por ambas partes, ó de oficio por el juez en caso que alguna deje de verificarlo.

CONCORDANCIAS.

Cód. mex. de 1884.—Art. 1045. Cuando la nave necesite reparación, será suficiente que uno solo de los coparticipes exija que se haga, para que todos estén obligados á proveer de fondos suficientes para que se verifique; y si alguno no lo hiciere en el término de los quince días siguientes al que sea requerido judicialmente para ello, y todos ó algunos de los demás lo supliesen, tendrá derecho el que haga este suplemento á que se le trasfiera el dominio de la parte que correspon-