

La nueva regulación del Registro Mercantil

(Continuación.)

CAPÍTULO X

DE LOS BUQUES

CONCEPTO Y REGLAS GENERALES.

Concepto.

No nos interesan a la finalidad del presente las definiciones doctrinales de los buques, sino únicamente las legales, que son las que en definitiva vamos a aplicar y conviene interpretar a ese efecto.

Dice el Reglamento a este respecto, en su artículo 146, que: «Se reputarán buques, para los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gangules y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial.»

Esta definición, como todas las definiciones legales, especialmente las referentes a las cosas, tiene el inconveniente de no po-

der sintetizar en la brevedad de sus términos todos los caracteres que nos serían necesarios para poder solucionar cualquier caso dudoso, pues para ello se requeriría el darle una extensión impropia de todo precepto legislativo. En vista de este inconveniente no despreciable, quizá hubiera sido mejor el que se hubiera indicado por el legislador cuáles serían los aparatos flotantes que no deberían ser comprendidos en la presente regulación, si éstos son los menos, o cuáles habrían de estimarse incluidos en ella, si fueren en menor número los de esta clase. Pero este criterio enumerativo, también criticado en la mayoría de los casos en que es utilizado, es propicio a cerrar el acceso a la regulación legal de cualquier instrumento futuro que altere fundamentalmente las ideas que se tienen en la actualidad sobre los buques, por lo que en definitiva no debe ser estimulado.

La anterior definición rehuye con gran acierto el abordar el caótico problema de cuál sea la cualidad predominante en el buque, si la de mueble o la de inmueble. Y es que para su inscripción nos basta con saber simplemente cuál aparato flotante es susceptible de ella, sin necesidad de entrar en la confusión legislativa originada en este extremo por el Código Civil, por el de Comercio y por la Ley de Hipoteca Naval; al estimar el primero de ellos como inmuebles a «los diques y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa» (artículo 334); considerar el segundo, por el contrario, que «para todos los efectos del derecho, sobre los que no se hiciere modificación o restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de bienes muebles» (art. 585), y disponerse finalmente por aquélla, que al sólo efecto de su hipotecabilidad, «se consideraran tales buques como bienes inmuebles, entendiéndose modificado en este sentido el artículo 585 del vigente Código de Comercio» (art. 1.º).

Reglas generales.

: Además de las que expusimos en los capítulos primeros y que dado su carácter son aplicables a todas y cada una de las distintas secciones de un Registro Mercantil, nos encontramos con otras

varias que sólo se refieren a esta especial clase de bienes de cuya inscripción tratamos.

Como la primera de todas ellas y por tratarse de un precepto encaminado a evitar cualquier laguna en el Ordenamiento jurídico de que ahora tratamos, nos encontramos con la contenida en la disposición adicional 4.^a del Reglamento, por la que se expresa que «en jurisdicción disciplinaria, publicidad formal, rectificación de errores, honorarios de los Registradores y demás materias no previstas en este Reglamento, en cuanto no se opongan a él, serán aplicables como supletorias las disposiciones del vigente Reglamento Hipotecario». Tendiéndose con esa norma a conseguir un *non plus ultra* legislativo difícilmente asequible.

La integración totalizadora y exhaustiva que aparentemente se recoge por el precepto transcrito, es bastante engañosa. Pretender dar la seguridad de que todo está previsto y regulado es muy estimable, pero la realidad es que esto no solamente no es así, sino quizá será todo lo contrario. La referencia precisa de esa Disposición adicional a materias concretas, como las de publicidad formal, etc., es comprensible y loable, pues evita la repetición de normas, cosa en la que por otra parte no se ha tenido empacho en recaer en bastantes artículos de los títulos primeros de ese mismo Reglamento; pero las restantes referencias aludidas no merecen ya idéntico comentario. Esta disposición revela una realidad legislativa inmadura, que no ha sabido o no ha podido formar una doctrina unitaria sobre el Derecho registral calando sus verdaderas esencias, y que recogiendo las de carácter general relativas a la registración de todos los bienes que ahora son susceptibles de ello, dedícase después sólo escasas normas a las especialidades tipificadas de cada una de las distintas clases de bienes objeto de aquélla, que estarán motivadas en las características fundamentales de diversificación entre ellos.

De no estimarse como aceptable este criterio, debería haberse seguido, por el contrario, el de una normación exhaustiva en cada una de las distintas clases de bienes, dictando al efecto una serie de leyes netamente separada, fundándose para ello en que lo detallado de sus disposiciones desaconsejaría su síntesis. En resumen, o unidad total o total separación, pero no esta ecléctica postura originadora de errores interpretativos y de lagunas legales.

Pero, aun dentro del sistema adoptado, es de lamentar el que las referencias que se realizan lo sean sólo a normas reglamentarias, pues al pretender aplicar algunas de ellas nos resultan ininteligibles, dado el que son complementarias del precepto legal que desarrollan, o sea, de algún artículo de la Ley Hipotecaria, el cual no siendo ya disposición complementaria del presente, es, no obstante, indispensable para comprender el artículo de su Reglamento, que pretendemos aplicar como supletorio del Mercantil.

No podemos dejar de recordar entre estas normas generales las dedicadas a determinar cuáles sean los Registros Mercantiles en los que deberán llevarse Secciones de Buques, y que expuestas en capítulos anteriores, omitimos repetir ahora, limitándonos a esta referencia recordatoria, añadiendo solamente a lo allí expuesto, que en todo lo relativo al abanderamiento e inscripción en Santa Isabel de Fernando Poo deberá verse el Decreto de 22 de septiembre de 1955, así como su legislación complementaria.

Igual recordatorio debemos realizar en cuanto al contenido del artículo 14, expresivo de la necesidad de llevar en esta Sección de Buques dos series de libros, dedicados respectivamente a la inscripción de los buques en construcción y a la de los ya construidos.

Finalmente, las cuestiones de competencia entre los varios Registros Mercantiles dijimos también que se resolvían en favor de aquel en cuya demarcación hubiesen sido matriculados, no obstante, cuando se trate de buques en construcción, la inscripción provisional habrá de realizarse forzosamente en el Registro en cuya demarcación se esté efectuando, sin perjuicio de que a su ultimación se inscriba definitivamente en el que corresponda según su matrícula, trasladando a él los asientos provisionales realizados.

ACTOS Y CONTRATOS INSCRIBIBLES

Reglas generales y carácter de la inscripción.

La inscripción de esta especial clase de bienes está estatuida como obligatoria por el artículo 147 del Reglamento, expresivo de que «la inscripción de los buques en el Registro Mercantil es obli-

gatoria»; siguiéndose así el criterio que en ese mismo sentido se adoptó por el Código de Comercio en su artículo 17.

No se ha contentado el Reglamento con esa disposición general obligatoria, sino que desenvolviéndola en el mismo artículo 147, añade: «Los propietarios de los buques de matrícula española están obligados a solicitar la inscripción en dicho Registro de los títulos en que se contengan los actos y contratos constitutivos, traslativos, modificativos o declarativos de su propiedad y de los Derechos reales constituidos sobre los mismos, así como de las limitaciones que le afecten.» Debiendo considerarse igualmente como de inscripción obligatoria las modificaciones en sus características de que más adelante trataremos. Y reforzándose el contenido de todos esos preceptos de carácter imperativo por la necesidad establecida en el artículo 612 del Código de Comercio y reiterada por el 154 de este Reglamento, de que tendrá que acompañar al buque en todos sus viajes, como más detalladamente expresaremos en otra pregunta del presente capítulo, una certificación literal de todos los asientos de su hoja registral, sólo posible si se ha cumplido la obligación de inscripción reseñada.

La eficacia de estos asientos queda puesta de relieve por el artículo 166 del Reglamento, al decir:

«Los asientos del Registro Mercantil harán prueba del dominio o propiedad de los buques, así como de las cargas impuestas sobre los mismos.

La persona que tenga a su favor inscrita la propiedad de un buque disfrutará de todos los derechos que corresponden al dueño y poseedor de buena fe. En caso de no tener la posesión material del buque podrá adquirirla por cualquiera de los procedimientos sumarios establecidos por las leyes».

¿Esta amplia referencia final autorizará a utilizar el procedimiento del artículo 41 de la Ley Hipotecaria? ¿Por qué no? El está incluido evidentemente en los términos en que está redactada, además de que, estando desarrollado ese artículo por el Reglamento Hipotecario y constituyendo éste un derecho supletorio del presente, su admisión pasa ya de ser una opinión interpretativa a constituir una referencia legal de forma más o menos directa.

Por último, reforzando y desarrollando el contenido de todas las disposiciones que hemos transcrito, se dice por el párrafo 2.º

del artículo 147 del Reglamento, que «lo dispuesto respecto a documentos referentes a Sociedades en los artículos 94 y 95, se aplicará igualmente a los documentos referentes a buques sujetos a inscripción». Lo cual no es otra cosa que la obligación impuesta a los Notarios de advertir a los otorgantes el deber que tienen de presentar esos documentos en el Registro Mercantil correspondiente, a efectos de su inscripción, así como la prohibición impuesta a los Tribunales, Jueces y Oficinas públicas de admitir documentos inscribibles, que no lo hayan sido, ni aun cuando se trate de presentarlos a algún Notario para que en su vista pueda autorizar cualquier otro.

CLASES DE INSCRIPCIONES.

Inscripciones provisionales.

Estas inscripciones, tan típicas de esta clase de bienes y que debieran haber servido como inspiradoras de otras análogas para los supuestos de fundaciones sucesivas de Sociedades, huérfanas casi de regulación legal, como ya dijimos, están fundadas en el hecho de que al ir surgiendo a la realidad la compleja construcción que supone el buque, lo hace revestido ya jurídicamente de un derecho de propiedad sobre él, que puede a su vez ser susceptible del de garantía más perfecta, o sea, de una hipoteca. Con esto se facilita su construcción, dado lo elevado de su coste; idea que ha sido recogida también por la legislación hipotecaria en cuanto a los edificios en construcción.

Conforme a lo expuesto, y siguiéndose con ello la normación de la Ley de Hipoteca Naval, que en el párrafo 6.º de su artículo 16 expresa que «la inscripción de una nave en construcción tendrá carácter provisional hasta que, terminada ésta, pueda ser matriculada en el Registro de la Comandancia de Marina», se ha establecido por el artículo 151 del Reglamento:

«La inscripción de propiedad de los buques en construcción, en caso de hipoteca, se practicará en la Sección especial del Registro de naves en construcción, en virtud de los documentos y con las circunstancias señaladas en el artículo 16 de la Ley de Hipoteca Naval.

Esta inscripción tendrá carácter provisional hasta que se termine la construcción del buque y sea matriculado en el Registro de la Comandancia de Marina, después de lo cual se convertirá en inscripción definitiva, trasladando a este efecto la inscripción provisional al Libro de Buques.

Esta traslación y la consiguiente conversión en inscripción definitiva se hará en virtud de solicitud del interesado, acompañando la certificación de matrícula y la escritura pública de entrega del buque otorgada por el constructor a favor del dueño.

Al margen de la inscripción provisional se extenderá una nota de referencia a la inscripción definitiva, indicando la traslación y conversión de la provisional.

La referencia al artículo 16 de la Ley de Hipoteca Naval del que antes hemos transcrito un párrafo, así como el constituir una repetición incompleta de él, nos obligan a estudiarlo con el fin de apreciar las circunstancias que deben reunir los títulos inscribibles y cuáles puedan ser éstos; todo lo cual es esencial para nuestro estudio. Se dice por dicho precepto:

«Para que pueda constituirse hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco.

Antes de constituirse la hipotecá será condición indispensable que en el Registro de naves en construcción de la provincia en que el buque se construya se haga la inscripción de la propiedad de la que va a ser objeto de la hipoteca.

A este efecto, el dueño o armador presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certificación expedida por un constructor naval, en que conste el estado de construcción del buque, longitud de su quilla y demás dimensiones de la nave, tonelaje y desplazamiento probables, calidad del buque, si ha de ser de vela o de vapor; lugar de su construcción y expresión de los materiales que en el mismo hayan de emplearse; coste del casco y plano del mismo buque.

Cuando la construcción se verifique por contrato, deberá inscribirse éste presentando una copia del mismo, firmada por el dueño o naviero.

Vemos que ni en la Ley de Hipoteca Naval ni en el Reglamento

se dice nada sobre las formalidades externas de esta solicitud, lo cual no quiere indicar el que puedan quedar al arbitrio del solicitante, sino sólo el que tenemos que acudir a otros preceptos para determinarlas. Entre estos nos encontramos con el artículo 34 del Reglamento, que al recomendar a los Registradores Mercantiles el que se ajusten en lo posible al redactar los asientos a los modelos oficiales que se publicaron a la vez que él, nos lleva directamente al modelo XXI dedicado a la inscripción de buques en construcción y en el cual se exige la legitimación notarial de las firmas que figuren al pie de la solicitud, así como al de la certificación acreditativa del estado en que se encuentre la construcción del buque expedida por el Ingeniero naval. Esto no obstante, esa legalización entendemos que puede ser sustituida mediante la ratificación de la solicitud ante el Registrador, a la vez que se lleva a efecto por éste la identificación del firmante, toda vez que así lo recoge, y con precisa referencia a la Ley de Hipoteca Naval, el número 22 del Arancel.

Finalmente, por exigencia expresa del artículo 42 del mismo Reglamento, tendrá que acompañarse a esta solicitud una copia simple, que cotejada y conforme será archivada en el legajo correspondiente de las de su clase.

Inscripciones primeras.

La primera inscripción de los buques, dice el artículo 149 del Reglamento, será la de su propiedad. Pero esta primera inscripción tiene sólo esa primacía respecto a las realizadas desde que el buque se abandera en España, ya que en otro caso, o sea, si tuviese que ser la primera desde su construcción, quedarían excluidos del Registro Mercantil los buques contruidos en el extranjero o propiedad de extranjeros, que se adquiriesen por españoles para su abanderamiento en ésta.

Consecuentemente con esa suposición, el artículo autoriza a que pueda realizarse esta primera inscripción, bien de los buques contruidos por o para su titular, o bien de cualesquiera otros que no siendo de nacionalidad española sean abanderados en ésta, ya que respecto a los buques españoles que no hayan sido inscritos con anterioridad, se tratará a lo sumo de una inscripción realizada

en defecto de la inicial por incumplimiento del deber de practicarla, si bien con requisitos especiales.

Estas inscripciones primeras de los buques pueden estar fundadas no sólo en contratos de construcción, adquisición al constructor, o adquisición de un buque extranjero, sino también en cualquier título adquisitivo normal, pues, como decíamos antes, si bien el primer propietario del buque abanderado en España debió inscribir su propiedad, es posible el incumplimiento de esta obligación, y preveyéndolo así el mismo Reglamento, y con el fin de habilitar un medio subsanador de ese defecto, regula en el párrafo 2.º de su artículo 150 la posibilidad de que esta primera inscripción pueda llevarse a efecto en virtud del título de adquisición del mismo y de la certificación de su matrícula, siempre que no constando inscrito el buque a nombre de otra persona, «el título de propiedad del transmitente sea anterior en un año a la fecha de adquisición».

Igualmente pueden originarse estas inscripciones primera o inmatriculadoras en adquisiciones derivadas de ocupación del buque (abandonado), de confiscación, o de presa, pero en todos esos supuestos se requerirá el correspondiente título, que junto con el certificado de matrícula será el originador de la inscripción de que se trate.

Una exigencia especial para poderse extender estas inscripciones, además de las antes expresadas, la constituye el certificado del Registro Mercantil en cuya demarcación se haya construido el buque, cuando, como es lógico, ésta haya sido realizada en España, y con cuyo certificado se trata de poner en armonía la posible inscripción del buque en construcción, con esta definitiva del buque ya construido.

Determina al efecto el párrafo 5.º del artículo 24 del Reglamento que: «Si un buque en construcción, inscrito en el Registro correspondiente al lugar de ésta, se matriculara una vez construido en Comandancia de Marina perteneciente a la jurisdicción de otro Registro de Buques, deberá acompañarse, al solicitar la inscripción definitiva, certificación literal de las inscripciones practicadas en el Registro en la Sección especial de buques en construcción, o negativa en su caso. Igual norma se aplicará, en su caso, a las aeronaves.»

El precepto, muy loable en principio, no ha captado del todo el sentido de su precedente en la Ley de Hipoteca Naval, y menos aún el de la Resolución de la Dirección General de los Registros de 25 de febrero de 1947, mejor dicho, lo ha recogido, pero de una manera tan contradictoria que sólo puede ser entendida a la vista del contenido de esa Resolución y del precedente contenido en la aludida Ley de Hipoteca Naval.

Se dice por el párrafo 3.º del artículo 15 de aquella Ley, que «cuando el buque se matricule para navegar en punto perteneciente a Registro distinto del lugar de su construcción, los Registradores exigirán certificación correspondiente del Registro del lugar en que se efectúa la construcción. Lo mismo harán en los casos de traslación de la matrícula o inscripción de un buque, cuando éste se hallase ya inscrito o habilitado para navegar.»

He interpretando las dudas que podría suscitar su aplicación, en relación con el 16 de la misma Ley, así como con los artículos 16, 17 y 22 del Código de Comercio y las normas reglamentarias entonces vigentes, se dispuso por la aludida Resolución «que para inscribir buques construidos en lugar no comprendido en el ámbito territorial correspondiente al Registro en que haya de inscribirse en propiedad, se acompañará certificación literal de todos los asientos obrantes en la Sección especial de Buques en Construcción del Registro del citado lugar o negativa, en su caso; que si la certificación positiva o negativa no se transcribiese en la escritura declarativa de la propiedad del buque, se presentará en el Registro Mercantil ambos documentos.»

Este es el verdadero sentido de todos aquellos artículos y el que ha pretendido recoger el párrafo 5.º del artículo 24 del Reglamento que hemos transcrito, pero con la poca fortuna de incluir la frase de «inscrito en el Registro correspondiente al lugar de ésta», o sea, que el buque en construcción resulte inscrito en el lugar correspondiente a ella, lo cual parece indicar el que la certificación sólo será exigible cuando existiere ya en el mismo u otro Registro una inscripción del buque en construcción y cuya idea se refuerza con la indicación que se hace a la solicitud de inscripción definitiva de él, llegándose así a poderse estimar el que la certificación sólo será exigible cuando habiendo sido inscrito un buque en la Sección de Buques en Construcción se pre-

tendiese su inscripción definitiva en un Registro distinto a aquel en que conste esa inscripción provisional; pero ello no es de ninguna manera cierto, ni sería ésta la interpretación acertada del precepto. Fundamos la opinión contraria a esa limitada interpretación no sólo en que el artículo del Reglamento está basado en los de la Ley de Hipoteca Naval transcritos, que son bastante expresivos al respecto y en lo evidente de la doctrina legal señalada por esa Resolución, sino incluso en el contenido mismo del artículo del Reglamento, ya que de no exigirse en todo caso el certificado del Registro en cuya demarcación ha sido construido el buque, no tendría sentido la referencia que en él se hace a la presentación de la certificación negativa de ello.

Finalmente y aun cuando nada se diga en este sentido por el Reglamento, como al llevarse a efecto la inscripción definitiva del buque en el mismo Registro en que fué inscrito provisionalmente como en construcción, se exige por el párrafo final del artículo 151, que transcribimos al tratar de éstas, que será necesario el hacer constar al margen de la inscripción provisional, y mediante la oportuna nota de referencia, la traslación y conversión efectuadas mediante la inscripción definitiva de él, para poderse cumplir esta exigencia en el presente caso, de que la operación se lleva a efecto en otro Registro, se requerirá el que por el Registrador de que se trate se oficie en ese sentido al titular del Registro en que se realizó la inscripción provisional, con el fin de que por éste se pueda extender esa nota de cierre al margen de la inscripción correspondiente de la Sección de Buques de Construcción, en la forma que dijimos cuando tratamos de los cambios de domicilio de las Sociedades en el capítulo correspondiente.

Nos queda por tratar en esta pregunta de las inscripciones motivadas en la adquisición de un buque por prescripción, materia en la cual ha surgido una importante reforma dado el contenido del precepto reglamentario que a ella se refiere.

Determinándose por el artículo 573 del Código de Comercio, en sus párrafos 2.º y 3.º, el que: «También se adquirirá la propiedad del buque por la posesión de buena fe, continuada por tres años, con justo título debidamente registrado. Faltando estos requisitos, se necesitará la posesión continuada de diez años para adquirir la propiedad», y expresándose por el artículo 15 de

la Ley de Hipoteca Naval que la primera inscripción de cada buque será la de propiedad del mismo, la concordancia entre ambos preceptos tanto podría ser entendida en el sentido de que la prescripción breve de tres años a que se refiere es una prescripción sanatoria de una inscripción en propiedad, que por adolecer de algún defecto no llevaba aparejada plenamente esta última, con lo cual no habría que admitir las inscripciones en posesión y quedaba respetado el criterio de la referida Ley; como el que, fundándose en los términos del Código y desconociendo los de la Ley, estimar como posibles las inscripciones en posesión que se convertirían en propiedad al darse las demás circunstancias señaladas por aquél, entre ellas el transcurso de los tres años.

En esta situación legal, el artículo 153 del anterior Reglamento del Registro Mercantil, y pese a que ha podido entenderse otra cosa, autorizó las adquisiciones por prescripción basadas en la posesión, pero lo que realmente permitió inscribir era ya la propiedad, basada en esta prescripción posesoria, con o sin justo título, añadiendo al efecto que «la posesión se acreditará mediante certificación, en la que consten expresamente estas circunstancias, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que el buque estuviera matriculado». Con esto se conciliaron, al menos en apariencia, ambos preceptos legales, al permitir la prescripción mediante la posesión, pero no el acceso al Registro de ésta, sino el de la propiedad ya adquirida en virtud de aquélla.

En este estado de cosas, el Reglamento actual ha reformado la redacción del precepto, diciendo al efecto el párrafo 1.º, en su artículo 150, que: «Podrá practicarse la inscripción primera de un buque adquirido por prescripción en los términos del artículo 573 del Código de Comercio»; pero consagrandole en el 149 que «la primera inscripción de los buques será la de propiedad de los mismos», ateniéndose con ello al precepto claro y terminante de la Ley de Hipoteca Naval.

De lo expuesto creemos que puede deducirse: Que la prescripción de plazo breve sólo puede operar como sanatoria o confirmadora del título inscrito, siempre que éste no adolezca de un vicio de nulidad, ya que «la inscripción no convalida los actos o contratos nulos con arreglo a la Ley» (art. 4.º del Reglamento); sin que pueda dársele otro alcance al artículo 573 del Código de

Comercio, puesto que no admitidas las inscripciones en posesión, el requisito de que esté inscrito el título para aprovecharse de esta inscripción de tres años, sólo es posible respecto a los títulos motivadores de inscripciones en propiedad. Por la misma razón no será aplicable ese supuesto a las inscripciones inmatriculadoras, ya que para que opere la prescripción se requiere un título inscrito, y para inscribir éste se exige la inscripción en propiedad.

En cuanto a la prescripción de período largo, podrá originar tanto un asiento inmatriculador como uno de reanudación de tracto, pero con las siguientes diferencias: Que si lo que con ella se pretendiese fuese la inmatriculación, se requeriría, conforme al párrafo 2.º del mismo artículo 150 del Reglamento, la declaración judicial de haberse operado la prescripción, la cual sustituirá a la escritura a que en él se alude, y sin que, por el contrario, sea posible la inscripción con la certificación de la Comandancia de Marina a que se refería el Reglamento anterior. Y que si lo que se pretendiese fuere la reanudación del tracto, para poder operar en contradicción con el asiento registral, mediante la prueba de haberse dado los requisitos legales para la prescripción extraordinaria, se requerirá también la declaración judicial al efecto, ya que el asiento registral al que va a contradecir «se encuentra bajo la salvaguardia de los Tribunales», según expresa el artículo 1.º del Reglamento, el que añade que el mismo producirá todos sus efectos mientras «no se inscriba la declaración judicial de su inexactitud».

El Reglamento, pues, no ha derogado en este extremo al Código, pero, apoyándose en la Ley de Hipoteca Naval, lo ha dejado tan reducido, que imposibilita la aplicación de la idea que parece informarlo.

Inscripciones de transferencia o gravamen.

El artículo 147 del Reglamento declara obligatoria la inscripción de todos estos actos al decir que «los propietarios de los buques de matrícula y bandera española, están obligados a solicitar la inscripción en dicho Registro de los títulos en que se contengan los actos y contratos constitutivos, traslativos, modificativos

o declarativos de su propiedad y de los Derechos reales constituidos sobre los mismos, así como de las limitaciones que le afecten».

Ahora bien, habrá de tenerse en cuenta para ello que, según los artículos 2.º, 3.º y 4.º del Decreto de 23 de mayo de 1947:

2.º «Los propietarios de toda clase de embarcaciones o buques, sin distinción de tonelaje, no podrán transmitirlos a título oneroso ni lucrativo, ni realizar acto alguno de gravamen sobre los mismos, sin antes proveerse de la autorización previa de la Subsecretaría de la Marina Mercante, según dispone la Ley de 2 de marzo de 1938 en su artículo 3.º.

No obstante la autorización previa a que se refiere el párrafo anterior, podrá ser delegada por la Subsecretaría de Marina Mercante, si así lo estimase conveniente, en la autoridad del Comandante militar de Marina de la Provincia marítima donde esté inscrito el buque o buques, cuando éstos tengan un tonelaje inferior a 200 toneladas, siempre que el peticionario sea el que figure como tal en el asiento de inscripción marítima.

Los Comandantes de Marina, una vez que hubiesen concedido o denegado la autorización que en ellos hubiese delegado la Subsecretaría de la Marina Mercante, conforme al párrafo anterior, darán inmediata cuenta a dicho Centro para su toma de razón».

3.º «Por los Notarios no se autorizará ninguna escritura, por la que se transfiera o grave la propiedad de buques, si antes no se le ha justificado, por el compareciente que aparezca como vendedor, la obtención de la previa autorización a que se refiere el artículo anterior.»

4.º «Igualmente los Registradores Mercantiles denegarán la inscripción o gravamen de buques, en los casos en que los propietarios no hubiesen cumplido lo dispuesto en el artículo 2.º del presente Decreto».

La comprensión e interpretación de este Decreto nos produce el mismo malestar que todos los restantes de esta caótica legislación relativa a la Marina Mercante. No queremos entrar casi en su exégesis, pero sí hemos de preguntarnos: ¿No se podrá ya to-

mar por el capitán del buque cantidades para repararlo o equiparlo, o préstamos a la gruesa sobre el casco, quilla, etc., sin obtener la autorización que por él se exige? ¿Es que estos especiales gravámenes que pueden contraerse por el Capitán conforme a los artículos 580 y 583 del Código de Comercio no están comprendidos en el espíritu de ese Decreto?

Poner una traba de esta naturaleza a una operación que se quiere regular con la mayor sencillez, o sea, con la mayor rapidez, hasta el punto de que pueda constituirse el gravamen por persona distinta del propietario, no parece admisible, ni creemos que pueda prevalecer como derogatoria de preceptos especialísimos del Código, y esto no ya sólo porque se trata de un Decreto, sino que incluso la misma Ley a que por él se alude, ya que uno y otra se están refiriendo, a no dudarlo, a situaciones normales, en tanto que los supuestos del Código están previstos para casos completamente anormales.

Desde luego, una interpretación literal del Decreto nos llevaría a la misma conclusión, pues si su obligatoriedad es sólo para «los propietarios» que quieran enajenar, gravar, etc., el Capitán no lo es y sus actos no pueden quedar afectados por esa prohibición. Esta interpretación es bizantina, pero si la lógica y congruente que antes hemos expuesto fuere estimada como inaceptable, creemos que entonces tendría que ser admitida como ortodoxa esta última.

Aún nos queda un requisito más, desconocido, como el anterior, por el Reglamento. Nos referimos al establecido por la Real Orden de 11 de mayo de 1886, cuyo cumplimiento fué recordado por circular de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 16 de diciembre de 1947. Según aquella Real Orden, su objeto es el «ordenar que, inscritas en los Registros Mercantiles las transmisiones de dominio de buques, o verificado cualquier asiento que afecte a la propiedad de los mismos, pongan los Registradores el acto en conocimiento de las Autoridades de Marina respectivas en el término máximo de ocho días, a contar del en que se extendió el asiento». Respecto de cuya obligación creemos que sería muy conveniente el que al remitirse dicha comunicación se hiciese constar ese hecho por nota al margen de la inscripción a que se refiera.

Finalmente, como norma netamente reglamentaria, hemos de señalar el que, según el artículo 148 del Reglamento:

«Para que pueda inscribirse o anotarse, en su caso, la transferencia, gravamen o limitación que afecte al dominio de un buque, será preciso que la persona que lo transfiera o grave, o respecto de la cual se constituya en el contrato alguna limitación legal, tenga previamente inscrito su derecho; suspendiéndose o denegándose la inscripción o anotación, según los casos, si no se hallare inscrito o lo estuviera a favor de otra persona».

Inscripciones especiales.

Hemos expuesto hasta aquí las normas comunes para cada uno de los grupos de que tratamos, pero en cuanto a algunas inscripciones concretas y aparte de la aplicación de aquéllas, se requieren otras especiales que, debidamente agrupadas, pasamos a exponer.

A) Compraventas en procedimientos ejecutivos hipotecarios.

No es éste un punto en el que se requieran normas aclaratorias. Lo que sí se ha requerido ha sido el interpretar ciertos requisitos previos que antes hemos enumerado entre los generales de toda enajenación y otros de los que trataremos con posterioridad en otras preguntas del presente.

Ha dicho a este respecto la Dirección General de los Registros en Resolución de 15 de julio de 1957, que no será indispensable la presentación de la certificación de la baja del buque para la enajenación e inscripción correspondiente, en los casos de venta en procedimiento ejecutivo, cuando el mismo ha sido seguido en rebeldía del demandado.

Igualmente estimamos el que en estas ventas no será exigible tampoco la autorización previa de la Subsecretaría de la Marina Mercante o de la Comandancia de Marina en su caso, ya que, concedida esta autorización para la imposición del gravamen, la venta subsecuente va insita en aquella constitución de hipoteca, siendo sólo una derivación de ella.

B) *Reanudación del tracto.*

Sólo dedica el Reglamento un artículo a esta materia, el 175, por el que se dispone:

«La reanudación del tracto sucesivo interrumpido se verificará mediante el acta de notoriedad o el expediente de dominio que regulan los artículos 201 al 204 de la Ley Hipotecaria y concordantes de su Reglamento, sustituyéndose la certificación catastral o del Registro fiscal por la correspondiente de la Comandancia de Marina, y debiendo publicarse los edictos, en todo caso, en el *Boletín Oficial del Estado* y en uno de los periódicos de mayor circulación de la provincia donde el buque estuviere inmatriculado».

C) *Compraventa con precio aplazado.*

La Ley de Hipoteca Naval de 21 de agosto de 1893 siguió en éste y otros extremos la tónica entonces dominante en la legislación hipotecaria. Por ello se limitó a disponer el que para que el precio aplazado en las compraventas de naves pudiese perjudicar a una hipoteca impuesta sobre ella, se requeriría el que ese aplazamiento constase en el Registro Mercantil (art. 18).

Este es el principio, pero al desarrollarlo en otros artículos, condicionó esa constancia registral del aplazamiento del precio a que éste hubiere sido indicado en el documento inscribible, de forma que no sólo constase el que todo o parte del precio no se pagaba al contado, sino también el que se precisase en él la cantidad líquida cuyo pago se aplazaba, la fecha en que deberán de abonarse los plazos, el interés, si lo hubiere y las demás condiciones que se hubieren pactado respecto al aplazamiento (art. 19). Esto no obstante, admitía el que el precio aplazado pudiera garantizarse mediante una hipoteca al efecto, en la forma ordinaria para garantizar cualquier otro crédito (art. 27).

Hoy, perfilada esta cuestión en la legislación hipotecaria y privándose por ella, al solo aplazamiento, el que pueda producir efectos contra terceros, ya que para ello se exige, o bien la hipoteca expresa, o bien la condición resolutoria explícita, se habrá pensado concordar esta doctrina con las de la Ley de Hipoteca Naval y le-

gisándose en este extremo por el nuevo reglamento, con reforma de aquel precepto legal, se ha dispuesto al efecto por el art. 156 del mismo:

«En los casos de venta de un buque con precio aplazado, se expresará en la inscripción, además de las circunstancias enumeradas en la Ley de Hipoteca Naval, que la parte del precio aplazado queda garantizada con pacto resolutorio expreso de la venta, o con hipoteca especial, y se practicará conforme al artículo 27 de la misma Ley.

El pago, en el primer caso, se hará constar por nota marginal, mediante presentación de documento auténtico».

Nos encontramos aquí con otra discordancia más entre varios preceptos relativos a un mismo extremo, y si nos fijamos en el Reglamento, tendremos que apreciar la maquiavélica forma en que deroga, sin manifestarlo, un precepto de aquella Ley, revistiendo para ello el ropaje de norma aclaratoria y adjetivadora de aquella. De esta manera, como sólo la práctica será la que los revelará como antagónicos, se traspaasa así a la interpretación jurisprudencial la misión de declarar el que no tiene efecto el de la Ley, ya que no se ha podido pensar el que se declarase sin efecto precisamente al del Reglamento.

La postura que el artículo del Reglamento plantea al Registrador mercantil es triple: Si el precio aplazado hubiere sido garantizado con una hipoteca especial, no se trataría ya de una inscripción de compraventa en la que constase el aplazamiento de su precio y sólo se «mencionase» la hipoteca que lo garantiza, sino que tanto la inscripción como los requisitos exigibles para ella serían los de una compraventa, y los de una hipoteca, con las circunstancias y finalidades propias de cada una de ellas y, por tanto, la referencia al aplazamiento del precio no supondrá nada por sí misma, ya que la garantía de su pago reside en la referida hipoteca, la cual tiene plena eficacia de por sí.

Si la garantía del precio aplazado radicase en una condición resolutoria explícita, o en un pacto resolutorio expreso de la venta como lo denomina el Reglamento del Registro Mercantil, el Registrador se encontrará ante una inscripción típica, que engloba en sí misma tanto la transferencia como la garantía del precio que haya sido aplazado. Se tratará, pues, de la inscripción de un de-

recho sujeto a condición resolutoria, que, mediante su constancia registral, podrá perjudicar a terceros, y para lo cual se requerirá, y además de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley de Hipoteca Naval, el que se reseña en la misma inscripción el pacto resolutorio que constituye la esencia de la garantía.

Por último, si en la compraventa con precio aplazado no se recogiesen ninguna de las dos formas de garantía antes expresadas, debería de inscribirse en la forma normal de las demás compraventas; pero esto hubiera requerido, en virtud de lo dicho por la Ley Hipotecaria Naval, el que se dijese expresamente por el Reglamento que el precio aplazado no produciría por sí solo efectos contra terceros. Al no haberlo hecho así, nos surge el problema interpretativo a que antes hemos aludido.

Relacionados esos ambiguos preceptos que son el artículo 18 de la Ley de Hipoteca Naval y el 156 del Reglamento, parece que su interpretación deberá ser la que, o bien el precio aplazado reúne los requisitos exigidos para su inscripción, y entonces estaremos en cualquiera de los dos primeros casos, o bien, al no reunirlos y, dado lo preciso de la frase que utiliza el Reglamento de «se expresará», tendremos que denegar o suspender la inscripción que se pretenda. Bien entendido que esta denegación o suspensión deberá limitarse al hecho de que el precio es aplazado y a los posibles efectos de ello frente a terceros, pero en modo alguno a toda la venta, cuya perfección no queda disminuida por la circunstancia de que se haya o no pactado alguna garantía para la seguridad del aplazamiento del precio y sin perjuicio de que, para practicar ese asiento, se obtenga la conformidad del presentante con la denegación del aludido pacto, con lo prevenido en el párrafo 3.º del artículo 434 del Reglamento Hipotecario.

D) *Hipoteca.*

La regulación de las hipotecas en nuestra patria ha rehuído la uniformidad unificadora, optando por la alegre y polifacética multiplicidad. Ha habido numerosas ocasiones de acometer este problema de la unificación, pero han sido soslayadas como nefasta tentación. Hoy, pues, tenemos: Hipotecas de muebles; hipotecas de bienes que sólo se estiman como inmuebles a esos efectos, e

hipotecas sobre inmuebles. No nos falta ninguno de los matices posibles en este caleidoscopio.

Como la de los buques que aquí vamos a ocuparnos tiene a su vez varios matices, expondremos sus distintas normas con la debida separación, ateniéndonos para ello a las varias clases posibles, bien entendido que, como norma básica para todas, hemos de recordar el que, según el art. 148 del Reglamento, que antes hemos transcrito, para poderse efectuar la inscripción de cualquier hipoteca, se requiere el que el buque aparezca inscrito a nombre del hipotecante, con los efectos de suspensión o denegación del asiento solicitado si no lo estuviere, como se indica por el mismo precepto.

1.º Hipotecas por la forma de prestación del consentimiento.

Desechando la clasificación en expresas y tácitas, ya que las mal llamadas hipotecas tácitas no son otra cosa que un grupo más en la clasificación de los créditos por razón de su preferencia, cuyo encuadre es más lógico, por tanto, dentro de las disposiciones legales y doctrinales sobre prelación y preferencia, ya que es inconcebible gramatical y legalmente el que se califique de tácitos a los créditos incluidos en ese grupo, al suponer esa cualidad, no sólo una aquiescencia con ellos en forma no expresada, sino también una posibilidad de repudiarlos de una manera expresa, lo cual es precisamente lo contrario de lo que ocurre con las mal llamadas hipotecas tácitas, en las que su preferencia sobre la cosa no sólo es obligatoria en cuanto al hecho de su nacimiento, sino incluso en su existencia misma, con lo que tanto su existencia como su exigibilidad se independizan de toda idea de convención, por muy atenuada que ésta sea, distinguiremos sólo, dentro de este grupo, las hipotecas legales y las voluntarias.

Dejando aparte las voluntarias, por constituir la norma general y ser en definitiva a las que nos referiremos en los números siguientes, diremos, en primer lugar, respecto de las legales, que están caracterizadas porque en ellas la voluntad del constituyente se ve constreñida a constituirla o, a lo sumo, es sustituida en todos aquellos casos en que su oposición no se estima como fundada.

La cuestión de si estas hipotecas son o no admisibles respecto a los bienes de que tratamos, está resuelta en un sentido favora-

ble siguiendo la tónica, no ya sólo de la Legislación Hipotecaria, legislación especial al fin y al cabo, sino del Código Civil, que en este punto no es solamente una legislación de carácter más general, sino que sus preceptos tienen de por sí un ámbito general, por el artículo 164 del Reglamento, en el que se expresa:

«La hipoteca legal sobre los buques podrá constituirse a favor de las personas enumeradas en el artículo 168 de la Ley Hipotecaria, siendo aplicables, en lo posible, las disposiciones pertinentes de su Reglamento, y se inscribirán en el propio lugar y con las mismas circunstancias que las voluntarias.

Si conforme al artículo 36 de la Ley de Hipoteca Naval, se hubieren inscrito en el libro de comerciantes los derechos o aportaciones de la mujer casada, que después obtuviere hipoteca legal sobre un buque, se hará constar la constitución de esta hipoteca, por nota al margen de la inscripción de aportación».

La redacción del último de estos párrafos es poco precisa, ya que las aportaciones de la mujer no podrán haber sido inscritas conforme al aludido precepto de la Ley de Hipoteca Naval, sino que, conforme a lo que en él se dice, para que las aportaciones de la mujer, incluso las inscritas en el libro de comerciantes en el Registro Mercantil, puedan perjudicar los derechos de tercero inscritos o anotados sobre una nave, se requerirá el que aquélla obtenga a su favor una hipoteca sobre ésta. Siendo precisamente esta hipoteca la que habrá de anotarse al margen de la inscripción de aportación, en la forma dicha por el precepto reglamentario.

2.º Hipotecas por el objeto.

De las clasificaciones por el objeto sólo nos interesa las de objeto único o múltiple. La posibilidad de estas últimas está recogida expresamente por los artículos 11 y 12 de la Ley de Hipoteca Naval, en los que se expresa:

11. «Cuando se hipotequen varias naves a la vez por un solo crédito, se determinará la cantidad de gravamen de que cada una debe responder».

12. «Fijada en la inscripción la parte de crédito que deba responder cada nave, con arreglo a lo ordenado en el artículo anterior, no se podrá repetir contra ellas en perjuicio de tercero que

tenga inscrito su derecho en el Registro, sino por la cantidad a que respectivamente estén afectas y la que a la misma corresponda por razón de intereses». Bien entendido que, conforme al artículo 10 de la misma Ley, la hipoteca no asegurará en perjuicio de tercero más intereses que los correspondientes a los dos últimos años transcurridos y a la parte vencida de la anualidad corriente.

El principio de especialidad que se aplica en los supuestos de hipoteca de varias naves, parece de una similitud perfecta con el de la legislación hipotecaria. Pero esto es más aparente que real.

Efectivamente, la legislación hipotecaria sigue ese criterio en los casos de hipotecarse varias fincas en garantía de un mismo crédito, pero es porque considera posible, por su artículo 8.º, la existencia de una explotación agrícola, industrial o fabril formada por varias fincas no colindantes entre sí, pero que sin embargo forman una sola a efectos registrales, mediante el aglutinante que supone la unidad de destino; y esto es lo que precisamente no ha recogido la Ley de Hipoteca Naval, pese a las indudables ventajas que pudiera suponer la admisión de ese principio.

Hoy es casi corriente la existencia de flotas compuestas de varios buques que se complementan mutuamente en sus funciones, de tal forma que, al constituir una sola unidad de explotación, sus respectivas utilidades no es ya que se suman, sino que se multiplican. Véase si no el clásico ejemplo de las flotas balleneras dotadas de barcos de captura y barcos-fábricas, en las que la interdependencia de unos a otros es evidente. Pues bien, por una aplicación del principio de especialidad hipotecaria, no paliado por la posibilidad de inscribirse esas flotas como una unidad, sólo es posible su hipoteca individualizada, con lo que en el caso de ejecución podrán ocasionarse pérdidas evidentes al deudor, sin que por ello se aumenten las seguridades del acreedor. Todo lo cual aconsejaba la admisión de las flotas como unidad registral inscribibles.

3.º Hipotecas por el crédito garantido.

La clasificación de las hipotecas, en atención al crédito que garantizan, es quizá la más numerosa y la que alargaría excesivamente el presente con cuestiones que son de sobra conocidas. En mérito a esa consideración, sólo trataremos de aquellos de sus

términos en los que se requiere alguna aclaración, especialmente en aquellos en los que tanto el actual Reglamento como el anterior, han venido a introducir reformas que modernizaron los ya anticuados conceptos de la Ley de Hipoteca Naval.

Las hipotecas en garantía de cuentas corrientes se recogen por el Reglamento en el párrafo 1.º de su artículo 163, al decir: «La hipoteca naval en garantía de cuentas corrientes podrá otorgarse en escritura pública, y en la inscripción se expresará, además de las circunstancias generales, la cantidad máxima de que responde el buque y el plazo de duración, haciendo constar si éste es o no prorrogable, y, si lo fuere, la prórroga posible y los plazos de liquidación de la cuenta, acomodándose en lo demás a los trámites y requisitos establecidos en los artículos 153 de la Ley (se refiere a la Hipotecaria) y 245 y 246 del Reglamento Hipotecario».

Y a las en garantía de títulos al portador dedica el mismo artículo del Reglamento sus párrafos 2.º y 3.º, en los que respectivamente se expresa:

«La hipoteca naval, en garantía de títulos al portador, deberá otorgarse en escritura pública, y en su inscripción constarán, como circunstancias especiales, las relativas al número, valor, serie, fecha y plazos de la emisión y de la amortización de los títulos respectivos.

Estos títulos tendrán doble matriz, una de las cuales se depositará en el Registro Mercantil, quedando la otra en poder de la Entidad emisora. También se hará constar en los referidos títulos la fecha y el Notario autorizante de la escritura y el Registro Mercantil donde se hubiere inscrito la hipoteca».

Estas modalidades de hipotecas en razón del crédito garantizado no fueron recogidas por la Ley de Hipoteca Naval, bien es verdad, que tampoco estaban prohibidas por ella. La cuestión es importante si nos fijamos en que según la regulación del Reglamento se requiere para su constitución el requisito de la escritura pública, siendo así que conforme al artículo 3.º de aquella Ley el documento originador de toda inscripción de hipoteca puede ser muy vario.

Según éste último, el contrato en que se constituye la hipoteca podrá otorgarse:

«Por escritura pública.

Por póliza de agente de cambio y bolsa, corredor de comercio o corredor intérprete de buque que firmen también las partes o sus apoderados.

Por documento privado que firmen los interesados o sus apoderados y que presenten ambas partes, o cuando menos la que consienta la hipoteca, al funcionario encargado de verificar la inscripción, identificando ante él su personalidad».

Y esta variedad de titulación ha quedado limitada por el Reglamento en cuanto a estas hipotecas únicamente la primera de ellas. Con lo cual nos surge otra cuestión interpretativa, que estimamos el que deberá de resolverse en favor de lo dispuesto por el Reglamento, para lo que nos fundamos en que por tratarse de unas hipotecas especiales, cuya finalidad y requisitos no encajan bien en las normas dictadas por la Ley de Hipoteca Naval, habrá que atenerse al precepto reglamentario y a los que por él se aluden, lo cual nos llevará a estimar su contenido como de aplicación preferente a cualquier otro que no se refiera a ellas de una manera directa.

Finalmente, como otro de los términos de esta clasificación, merecedor de consideración especial, nos encontramos con los créditos a la orden de persona determinada, que en el aspecto hipotecario sólo están regulados por la Ley de Hipoteca Naval.

Radica la especialidad de éstos en que su cesión, y a diferencia de los créditos ordinarios en los que se autoriza a que se consigne en uno cualquiera de los documentos exigidos por la constitución, sólo se permite por el endoso en el mismo documento en el que conste la constitución de la hipoteca y sin que, a diferencia de aquéllos, se requiera notificar al deudor la cesión realizada en esta forma. Como más detalladamente expondremos al tratar de la cesión en pregunta especial del presente.

4.º Por la inscripción en que se basa.

Realmente esta clasificación se funda más en el estado del buque que en la inscripción en sí; pero como según el que el buque esté en construcción o ya construido, la inscripción que puede originar podrá ser, o una provisional en el Libro de Buques en

Construcción, o una definitiva en el corriente, la hipoteca tendrá que basarse en una u otra, conforme al estado de él.

La única especialidad derivada de esta clasificación radica en las operaciones que habrán de realizarse una vez ultimada su construcción para pasar la inscripción de unos a otros libros y convertirla así de provisional en definitiva; pero como de todo ello ya hemos tratado con anterioridad, y de lo que allí dijimos se desprendía la necesidad de trasladar a la vez todas las inscripciones que se refiriesen al buque en construcción, incluso las de su hipoteca, omitimos el reiterarlo de nuevo.

5.º Por la Ley reguladora de su forma.

Aparte de la forma normal constituida por aquellas hipotecas autorizadas por funcionarios españoles dentro o fuera de España y con arreglo a nuestra legislación, dada la movilidad del buque en el ámbito internacional y derogándose esta vez de una manera expresa un precepto de la Ley de Hipoteca Naval, se ha admitido por el Reglamento el otorgamiento de las hipotecas por funcionarios y según su legislación extranjera, aunque la norma reglamentaria no sea una novedad del presente.

Decía el artículo 17 de la Ley de Hipoteca Naval:

«Si el contrato de hipoteca naval se otorgase en país extranjero, para que surta los efectos que esta Ley le atribuye, deberá celebrarse necesariamente ante el Cónsul español del puerto en que tenga lugar, y además inscribirse en el Registro del Consulado, y se anotará en la certificación de propiedad que debe llevar el Capitán, con arreglo al artículo 612 del Código de Comercio.

El Cónsul español transmitirá inmediatamente copia auténtica del contrato al Registro Mercantil en que la nave se halle matriculada. El Registrador, luego que reciba la copia, deberá efectuar la inscripción en su Registro.

Con las mismas formalidades deberán otorgarse los demás contratos que se celebren en el extranjero y que hayan de tener preferencia o preferencia sobre el préstamo hipotecario naval en virtud de su inscripción en el Registro Mercantil.»

Este precepto ha venido a ser sustituido, o mejor dicho, completado derogándose las limitaciones que en él se contenían, por

el artículo 160 del Reglamento, que es copia del 171 del anterior, expresivo de que:

«No obstante lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley de Hipoteca Naval, podrá inscribirse el contrato de hipoteca otorgado en el extranjero ante las autoridades y funcionarios competentes y conforme a la legislación del país en que se celebre, cuando, según los convenios internacionales y las disposiciones vigentes, dichos contratos tengan fuerza en España, y deberán figurar anotados en la certificación de propiedad que debe llevar el Capitán.

En el mismo caso serán inscribibles los demás contratos otorgados en el extranjero que hayan de tomar prelación sobre la hipoteca naval, en virtud de su inscripción en el Registro Mercantil, conforme al último párrafo del citado artículo 17.

Los Cónsules españoles que hayan autorizado algún contrato de hipoteca naval, en virtud de su inscripción en el Registro Mercantil, conforme al último párrafo del citado artículo 17.

Los Cónsules españoles que hayan autorizado algún contrato de hipoteca naval o de otra clase que deba inscribirse en el Registro Mercantil remitirán inmediatamente copia auténtica del mismo al Registro del lugar en que el buque esté matriculado. El Registrador, tan pronto reciba la copia, deberá efectuar la inscripción.

Si se tratare de venta a un extranjero, en el caso previsto en el artículo 155, se practicará lo dispuesto en el mismo.

Se considerará cumplido lo preceptuado en el artículo 578 del Código de Comercio y 17 de la Ley de Hipoteca Naval por el hecho de que quede en protocolo notarial del Consulado constancia de la enajenación del buque o de la imposición del gravamen, ya se formalicen los contratos por escritura otorgada ante el Cónsul, ya por anotación en el Certificado del Registro que debe llevar el Capitán».

6.º Por las personas que las otorgan.

El caso normal es aquel en que la constituye el propietario por sí mismo, bien porque tenga la libre disposición de sus bienes, o bien porque se halle autorizado para ello con arreglo a la Ley en caso de no tenerla.

Junto a ese supuesto y también podríamos decir que con idén-

tico carácter de normal, se recoge por el artículo 4.º de la Ley de Hipoteca Naval la constitución mediante apoderado con poder especial para ello, pero señalándose ya una especialidad, al admitir el que ese poder pueda estar «otorgado ante Notario o Agente Mediador de Comercio Colegiado».

Las especialidades más típicas son las recogidas por el artículo 5.º de esa misma Ley, al decir:

«Cuando la propiedad de la nave pertenezca a dos o más personas será necesario que preceda acuerdo de todos los partícipes: o de la mayoría de ellos, computada ésta, conforme a la regla establecida en el artículo 589 del Código de Comercio.

El Director o naviero nombrado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 594 (sigue refiriéndose a supuestos de copropiedad del buque) del Código, podrá constituir hipoteca cuando estuviere oficialmente facultado para ello por los copartícipes, en la forma prevenida en el citado artículo 589.

La hipoteca sobre buques en construcción se constituirá por el propietario.

Podrá también constituir la el naviero, si en el contrato de construcción se le hubiere concedido especialmente esta facultad».

Nosotros omitimos la consignación del contenido de esos preceptos del Código, a los que nos remitimos, porque de ellos no se plantean dudas de ninguna especie al aplicarlos en relación con el presente.

7.º Reglas generales para todas las hipotecas.

Sólo hemos de considerar como tales, y aparte de las normas que, como ya dijimos, por su carácter de generales a todas las especies de hipotecas no recogemos en el presente, las especiales que aludimos al tratar de las inscripciones de transferencia o gravamen en este mismo capítulo, que por su contenido tienen el carácter de generales respecto de las hipotecas.

E) *Transmisión del crédito hipotecario.*

Autorizan los artículos 2.º y 6.º de la Ley de Hipoteca Naval a que el crédito hipotecario pueda constituirse a la orden o «simplemente a nombre de persona determinada», y esta dualidad,

dada la naturaleza de toda cláusula a la orden, tendrá que repercutir forzosamente en los requisitos formales de su transmisión. Lo cual se ha puesto de relieve, a la vez que se normaba su ejecución, por los artículos 161 y 162 del Reglamento.

Se dice al efecto por el primero de ellos:

«Para que pueda inscribirse la transferencia de un crédito hipotecario naval constituido a favor de persona determinada, conforme al artículo 2.º de la Ley de Hipoteca Naval en relación con el 347 del Código de Comercio deberá constar aquélla en alguno de los documentos a que se refiere el artículo 3.º de dicha Ley, pudiendo extenderse, si fuera privado, en el de constitución de la hipoteca. En todo caso será indispensable acompañar el documento que acredite la notificación de la transferencia al deudor.

En la inscripción se hará constar el nombre, apellidos y nacionalidad del cedente; la parte del crédito, si no fuere total, y las circunstancias de la cesión; la notificación hecha al deudor; el nombre, apellidos, profesión, domicilio y nacionalidad del cesionario y la fecha y lugar de la cesión.»

Para la transmisión de las hipotecas a la orden ya son más suscintas las exigencias reglamentarias, y así se dice por el artículo 162:

«La inscripción de la transmisión del crédito hipotecario naval constituido a la orden de persona determinada surtirá los efectos señalados en los títulos XI y XII (se sobreentiende del libro II) del Código de Comercio. La transmisión se extenderá en forma de endoso en el mismo título de constitución de la hipoteca y contendrá las circunstancias determinadas en el artículo precedente, excepto la de la notificación al deudor.»

F) *Cambio de matrícula.*

Se recogen las repercusiones registrales de este hecho por los artículos 23 y 24 del Reglamento, que por referirse indistintamente a este cambio de matrícula en los buques y al del domicilio de las sociedades, hemos tratado y comentado con extensión al hacerlo de esa materia en el capítulo correspondiente de los anteriores. Por ello nos limitaremos ahora a su transcripción, omi-

tiendo cualquier comentario que sería una repetición de lo allí expuesto.

Se dice por el artículo 23: «Cuando un comerciante o empresario individual o sociedad cambia de domicilio, o un buque de matrícula, dentro de la misma provincia, se hará constar mediante la correspondiente inscripción, previa presentación de solicitud escrita del interesado, documento notarial o certificado de la nueva matrícula del buque, según los casos.»

Y el 24, que fué el que nos ocasionó un comentario más extenso, se refiere al supuesto de que por este cambio sea necesario traspasar a otro Registro las inscripciones de que se trate; expresa al efecto:

«Si el cambio de domicilio o de matrícula se hiciere a otra provincia, se entregará en el Registro Mercantil de ésta, o, en su caso, en el de Buques, certificación literal de la hoja del comerciante, empresario, Sociedad, buque o aeronave, a fin de que se trasladen todas las inscripciones a la hoja que se le destine en dicho Registro, bajo la siguiente forma:

Certifico que en la hoja número..., folio..., tomo..., Sección..., del libro de (comerciantes, Sociedades, buques, o aeronaves) del Registro Mercantil de... aparecen las inscripciones siguientes (transcripción literal): Así resulta de la certificación expedida con fecha... por don..., Registrador Mercantil de..., que para practicar la inscripción siguiente ha sido presentada en este Registro a las... (fecha y firma entera).

A continuación se inscribirá el cambio de domicilio del comerciante, empresario individual o Sociedad, o el cambio de matrícula del buque o aeronave. El Registrador comunicará de oficio al titular del otro Registro haber practicado las oportunas inscripciones, indicando el número de la hoja, folio, tomo y sección en que consten. Este último cerrará la hoja respectiva y extenderá a continuación de la última inscripción un asiento de referencia.

Sí el cambio de domicilio o matrícula se efectuase a lugar correspondiente a la demarcación del Registro Mercantil en que hubieren estado anteriormente inscritos, bastará una certificación de las inscripciones efectuadas con posterioridad a la transcripción referida. El Registro Mercantil hará constar por nota que quedan de nuevo en vigor las inscripciones anteriores practicadas

y trasladará a continuación las nuevas, según resulte de la certificación presentada.

Si un buque en construcción inscrito en el Registro correspondiente al lugar de ésta, se matriculase, una vez construído, en Comandancia de Marina perteneciente a la jurisdicción de otro Registro de Buques, deberá acompañarse, al solicitar la inscripción definitiva, certificación literal de las inscripciones practicadas en el Registro, en la Sección especial de buques en construcción, o negativa, en su caso. Igual norma se aplicará, en su caso, a las aeronaves.»

G) *Modificaciones en el buque.*

Es esta la última de las inscripciones especiales de que vamos a tratar, aunque, como veremos, alguna de estas modificaciones no se recogen registralmente mediante una inscripción, sino sólo a través de una nota marginal.

Como norma fundamental nos encontramos con la recogida en el artículo 145 del Reglamento, el cual determina en relación con el 22 del Código de Comercio y como hechos sujetos a inscripción obligatoria en los libros de buques, los cambios que se realicen en éstos referentes a la denominación, clase de aparejo, sistema o fuerza de las máquinas, material del casco, dimensiones, tonelaje y señal distintiva en el Código Internacional de Señales.

Desarrollando esos preceptos se dice a su vez por el 153 del Reglamento:

«El cambio de nombre de los buques se hará constar por nota al margen de la última inscripción, en virtud de comunicación o certificación de la Comandancia de Marina, y las demás alteraciones de carácter substancial, por una nueva inscripción a solicitud de los interesados, en virtud de documentos justificativos y de la indicada certificación o de esta última solamente.»

BUENAVENTURA CAMY SÁNCHEZ-CAÑETE,

Registrador de la Propiedad.

(Continuará.)