

La Hipoteca Naval

Cuestiones internacionales que suscita

Son quizá estas cuestiones de las más interesantes que se ofrecen a la meditación de los que estudian cuanto con la hipoteca naval se relaciona.

En anteriores trabajos, a los que esta Revista me brindó generosa hospitalidad, he pretendido hacer resaltar la gran cantidad de sugerencias que la hipoteca naval presenta, dejando de propósito para el final el que hoy me ocupa, por entender que su importancia es máxima, ya que trasciende de la esfera puramente nacional, y abarca cuestiones que se plantean en todos los países.

La primera cuestión que se presenta surge de la distinta manera en que puede considerarse la naturaleza de la nave, pues ya hemos visto que nuestra ley de 1893 la define como inmueble, haciendo constar que esta consideración sólo tendrá valor para los efectos de la hipoteca, es decir, que de los términos en que la ley está redactada, parece que la hipoteca naval, en sus relaciones internacionales, debiera estar sujeta a los mismos principios que rigen a las demás hipotecas; pero, aparte de que estos principios no son claros y terminantes, no pueden ser de aplicación a la hipoteca naval, puesto que la nave no es un inmueble, y, por tanto, difiere esencialmente de estos bienes, y buena prueba de esto es que aun para aquellos autores que, como Laurent (*Droit civil internacional*), estiman que la hipoteca es una cuestión de Derecho civil, no dejan de hacer constar el carácter preferente que la hipoteca naval tiene, y que, por tanto, la hace diferir de las demás hipotecas.

Aun suponiendo que la nave pudiera considerarse como inmueble, por estimar que la ley de 1893 quiso darle esta consideración para todas las relaciones jurídicas que surgieran como in-

mediata consecuencia de este carácter que la ley le asigna, ¿no presentaría muchas dificultades la aplicación del artículo 10 de nuestro Código? Evidentemente que sí, pues el principio de *lex rei sitae* resulta totalmente inaplicable, con la observación de las distinciones necesarias sacadas de la misma naturaleza de las relaciones jurídicas, pues ¡cómo una nave española, regida por las leyes españolas, por estar transitoriamente en un puerto extranjero iba a dejar de regirse por sus leyes originarias!

Las dificultades tampoco se allanan al estimar la naturaleza de la nave como mueble, puesto que si así se considera, además de que no sería susceptible de hipoteca, resultaría que de la recta aplicación de nuestro Código, los muebles se rigen por la ley de la nación del propietario, y como, por otra parte, hay leyes concretas, estimadas como de orden público, que nadie puede rehusar su cumplimiento, originaría múltiples conflictos el poder definir qué leyes son las de orden público y, por tanto, aplicables a la nave, y cuáles son las que la nave está exenta de seguir, por estar sujeta a su ley originaria; Weis (*Manual de Derecho Internacional Privado*) hace una enumeración de las que él estima leyes de orden público, haciendo constar de una manera clara que esta enumeración sólo obedece a su criterio personal.

La nave, aunque bien mueble, lo es de naturaleza especial, puesto que representa una suma de intereses, y estando destinado a navegar, no puede localizarse, siendo, por tanto, necesario el que sus reglas sean distintas a las que rigen a los demás bienes, en lo que están conformes la mayoría de los tratadistas, pero discrepan al tratar el principio que le debe ser aplicable; y, así, mientras Labbé (*De Conflict entre la loi national et le loi étrangere*) opta por la ley del retorno, Fiore (*Derecho Internacional Privado*) estima que la condición jurídica de la nave debe determinarse por la ley del lugar donde se reputa localizada; y hay, incluso, quien llega a considerar la nave como una entidad o persona jurídica; resultando, por tanto, difícil armonizar los distintos criterios que se sustentan, pero, desde luego, la autoridad del profesor de Florencia es digna de estimarse como la más acertada, por ser la de más factible realización.

Sin embargo, no son sólo éstas las cuestiones que la hipoteca naval suscita, puesto que necesitando la hipoteca rodearse de for-

malidades que sirvan de garantía a los derechos por ellas amparados, y siendo estas formalidades completamente diferentes en los distintos países, pudiendo, incluso, darse el caso de la inexistencia de las mismas, es necesario precisar qué se hará en el caso de que haya que decidir si la hipoteca válidamente constituida puede o no ser eficaz, teniendo en cuenta las formalidades de publicidad de la misma.

La nave, hemos dicho que representa una suma de intereses, y, por tanto, todos los que pueden tener intereses sobre la misma deben estar en actitud de conocer cuanto con ella se relaciona, para poder evitar toda sorpresa o fraude, es decir, que las formalidades que la publicidad de la hipoteca exige, deben juzgarse suficientes para proteger los derechos de terceros, y sólo en este caso podrá reputarse válida y eficaz; por tanto, el principio *locus regit actum*, recogido por nuestro Código en el artículo 2.º, resulta inaplicable, puesto que difícilmente se prestarían súbditos de una nación en la que estuviera aceptado el principio de la publicidad en materia hipotecaria, a sujetar sus naves a hipoteca conforme a la ley del país en que este contrato se fuera a celebrar, si en este país no estuviera vigente el mismo principio de publicidad, puesto que si así lo hicieran estarían sus derechos desamparados.

Fiore (obra anteriormente mencionada) dice que se puede admitir como regla general el que las formalidades de publicidad para hacer eficaz la hipoteca deben regularse por la ley del puerto en que la nave esté inscrita, por lo cual no podría ser una razón para desconocer la hipoteca válidamente constituida, la falta de observancia de las formalidades de publicidad exigidas por la ley del lugar donde la nave se encuentre y donde surja la cuestión acerca de la eficacia de la hipoteca constituida.

Weis sostiene otro criterio completamente diferente, y dice que cuantos pretenden sustraer a la regla *locus regit actum* los actos solemnes que exigen publicidad, llegan de hecho a negar a los extranjeros la facultad de celebrar ciertos actos fuera de su país, y en apoyo de esta tesis, aduce las siguientes razones: parece natural, *a priori*, declarar válido todo acto que haya llenado las condiciones de forma establecidas por la ley local. Las formas exteriores de que está revestido un acto jurídico tienen por objeto proteger a los que en él intervienen contra todo fraude y toda presión;

y como estas formas varían necesariamente con la situación moral del país y con el carácter de los habitantes, es evidente que si tal medida de precaución o de desconfianza es absolutamente indispensable en un Estado, puede ser absolutamente superflua en otro. Por otra parte, la regla *locus regit actum* es de una utilidad y de una necesidad práctica indiscutible, puesto que, a menudo, es imposible atenerse a las formas establecidas en la ley nacional de las partes, sobre todo si se hace en un territorio en que las autoridades locales rehusan el concurso solicitado por la ley local; así, pues, si se obligase a la persona a observar, cualquiera que sea el lugar de su residencia, las condiciones de forma impuestas por su país para la forma de los actos jurídicos, resultaría esta persona totalmente imposibilitada de contraer ninguna relación jurídica fuera de su país; y, por tanto, el interés general de los Estados, fundado en el desarrollo del comercio internacional, protestaría contra un régimen de tal suerte tiránico.

Evidentemente que las razones aducidas por Weiss son de un gran valor, mirándolas no solamente desde el punto de vista científico, sino también desde el punto de vista práctico, pero no hay que olvidar tampoco la importancia tan grande que las formalidades exteriores revisten para aquellos países en los que el sistema hipotecario descansa esencialmente en la publicidad, y, por tanto, la gravedad que encerraría el dar un valor absoluto a la regla de *locus regit actum*, puesto que de considerarse así, la hipoteca naval no tendría más garantías que las que la da el Estado en que la hipoteca se hubiera contraído, cuando precisamente es la hipoteca naval una de esas relaciones jurídicas en que su importancia internacional es quizá tan grande como la nacional, ya que el comercio marítimo que un estado realiza, con ser tan grande, no puede ser comparado con el que realizan los Estados entre sí; de aquí la importancia que tiene el saber las garantías internacionales con que pueden contar todas aquellas personas que de la hipoteca se sirven, y por eso no ha de extrañar que nos parezca más acercado a la realidad el criterio que sustenta el profesor Fiore.

Muchos más son los problemas internacionales que la hipoteca suscita, pero son tantos, y tantas las soluciones a ellos previstas, que el trabajo se haría interminable. Unicamente sí apuntaré que todas las soluciones, con ser muchas y de enorme valor, care-

cerán de toda eficacia mientras no haya reglas fijas con sujeción a las cuales poder resolver los innumerables conflictos que en la práctica se presentan, es decir, que si la opinión de la unificación de las legislaciones va tomando auge, creo que ninguna rama se presta más a una codificación verdaderamente internacional como la de que estamos tratando, por ser muchos los intereses a que afecta y por tratarse de relaciones que, por su importancia, no caben dentro de los ámbitos de un Estado, ya que escapan a toda regulación unilateral.

De esperar es que la Comisión jurídica que funciona en la Asamblea de la Sociedad de Naciones se ocupe de estas cuestiones, con las que se podría ir sentando las bases para una posterior codificación total del Derecho marítimo; pero mientras ese momento no llega, es preciso reformar nuestra legislación nacional, poniéndola más en armonía con la realidad del momento, y sin olvidar que todo cuanto se haga por facilitar esta clase de relaciones jurídicas, repercute directamente en el mayor aumento que nuestro comercio marítimo adquiere.

Para mi modo de ver, la reforma debe descansar en las siguientes bases:

- 1.^a Total reforma de nuestra ley de Hipoteca naval de 1893.
- 2.^a Creación de los registros navales.
- 3.^a Reforma de aquellos artículos del Código civil y mercantil que, por su íntima relación con la hipoteca naval, no pueden escapar a una revisión.

4.^a Fomentar todo lo posible la afición por estos estudios, para lo cual es imprescindible la creación en nuestras Facultades de Derecho, de la cátedra de Derecho marítimo.

5.^a Crear órganos adecuados, que bien pudieran ser las actuales Cámaras de Comercio, para estudiar la manera de coordinar nuestra legislación con la de aquellos países con los que más relaciones tenemos, mediante la conclusión de tratados referentes a estas cuestiones.

Y, por último, facilitar a nuestros armadores cuantos medios sean necesarios para que conozcan y apliquen las ventajas que les ofrecería la nueva situación.

FERNANADO ESCARDÓ PEINADOR.

Doctor en Derecho, del Cuerpo Jurídico de la Armada