

Necesidad del Registro Naval.

Su organización

En la actualidad, la ley de Hipoteca naval de 1893, en su artículo 15, dispone: «Que la primera inscripción de cada buque será la de propiedad del mismo. La inscripción de la propiedad del buque se efectuará en el Registro mercantil, presentando copia certificada de su matrícula o asiento, expedida por el Comandante de Marina de la provincia en que esté matriculado.»

Es decir, que lo primero que ha de hacer todo aquel que pretenda la inscripción de un buque en el Registro, es proceder a su matriculación, que se efectuará ante la Autoridad de Marina; las razones que da la ley para mantener esta doble inscripción, con grave daño para la sencillez del procedimiento, no son suficientes para dejar de pensar en las ventajas que traería el establecimiento de un Registro único y la reunión en una sola ley de todos los preceptos que ahora se encuentran esparcidos entre la ley de 28 de Octubre de 1937, la de Hipoteca naval de 1893, la del Fomento de la construcción y comunicaciones marítimas de 1903 y el Reglamento del Registro mercantil de 1919.

La importancia que la navegación marítima ha alcanzado da origen a una cantidad tal de reglas conducentes a su regulación, que hoy se puede ya hablar de la existencia de un Derecho marítimo, que, como afirma Wahl (*Precis theorique et pratique de Droit Maritime*, París, 1924): «La sustantividad del Derecho marítimo es innegable, ya que sus normas, impregnadas de Derecho público, caen fuera de la órbita delimitada por el Derecho mercantil.»

Pues bien : para que el Derecho marítimo se asiente sobre base segura, es necesario rodear de garantías las relaciones jurídicas por él regidas, y de estas relaciones no puede negarse que la de más importancia es la que se refiere a la propiedad de las naves.

Basta examinar cualquier obra que de Derecho se ocupe, para ver que el derecho de propiedad está integrado por un fin social, que, juntamente con el individual, dan el verdadero concepto de la propiedad. Este fin social es el que justifica que el Estado intervenga, dando normas, con arreglo a las cuales este derecho pueda ser ejercido sin daño ni menoscabo para tercero, echando abajo la norma romana, que consideraba el dominio como una facultad absoluta del propietario ; pero el derecho, como afirma Morell (Comentarios a la legislación hipotecaria. Madrid, 1925), no es más que una relación inmaterial que no se hace práctica y sensible hasta que se le reviste de una forma externa ; así, pues, es necesario la existencia de un organismo que traduzca, en relación visible y material, la inmaterialidad en que consiste el Derecho, y si con relación a los bienes inmuebles este organismo es el Registro de la Propiedad, con relación a los buques (que aun cuando no son bienes inmuebles), debe ser también el Registro, si bien teniendo en cuenta, para la regulación de éste, las diferencias que separan a los buques de los demás bienes inmuebles.

Estas diferencias se basan, principalmente, en lo conveniente que es al Estado tener una mayor intervención en cuanto afecta a la propiedad naval, por la necesidad que tiene de conocer en todo momento el estado en que esta propiedad se encuentra, ya que puede serle precisa en momentos en que peligre su seguridad.

La nave, por su movilidad, está sujeta a constantes riesgos, que deben ser conocidos por todos aquellos que tienen un interés en ella ; y estos riesgos pueden ocurrir fuera del círculo a que se extiende la jurisdicción de un Estado, y para estos casos tiene que existir un servicio de información que se extienda fuera de donde el Estado limita su acción.

Modalidades éstas que no son necesarias en la propiedad inmueble, lo que hace que en esta propiedad pueda discutirse si es al Estado al que compete la regulación de cuanto a la propiedad inmueble afecta, discusión que no alcanza a la propiedad naval,

en donde es innegable la competencia del Estado, que jamás ha rehuído esta obligación, puesto que ha dictado innumerables disposiciones acerca de esta materia, pero sin establecer la debida coordinación entre ellas.

Es, pues, necesario rodear a la propiedad naval de garantías, pero sin olvidar que estas garantías carecerán de eficacia si no se acompañan de medios de hacerlas eficaces con rapidez y sencillez, evitando las complicaciones de que hablé en un artículo anterior, publicado en esta misma Revista; es imprescindible la revisión de todo el enorme farrago de disposiciones existentes hoy, para la publicación de una ley estableciendo el Registro de naves a cargo de funcionarios jurídicos, especializados en las normas que regulan el contenido del nuevo Derecho marítimo, en el que hay que tener en cuenta la internacionalización de sus normas, de la que tan acertadamente habló mi ilustrado compañero, el Sr. Burgos Bosch, (en la actualidad Notario de Barcelona), en la conferencia que pronunció en la Universidad de Valencia (publicada por la revista *Anales de la Universidad de Valencia*, en su número de 26 de Enero de 1927), y en la que dijo: «Los juristas especializados propugnan desde todos los países por la internacionalización de las leyes del Mar, y nos permiten abrir el pecho a la esperanza de ver cumplida esa obra de civilización y progreso, que se llama legislación universal.»

Es interesante tener en cuenta esta internacionalización a que propenden las normas de Derecho marítimo, para que la regulación del Registro naval se haga con vistas a esta probabilidad, que no parece estar tan lejana.

El Registro naval debe organizarse sobre la idea de ser, no solamente una base de seguridad de la propiedad naval, sino, al mismo tiempo un depósito de conocimientos del Estado, para que en todo momento sepa cómo y en qué condiciones está la propiedad naval que puede serle necesaria.

Además, en el Registro deben facilitarse toda clase de datos a los que, necesitando usar de él, desconozcan sus prácticas y la eficacia que reportan, y al mismo tiempo rodearle del máximo prestigio, para que el Registrador naval pueda ser guía y consejero de todos, evitando, mediante su acertada gestión, los conflictos y

desayenencias que necesariamente surgen, pero pudiéndose evitar muchos, si con habilidad y tacto se da a conocer a cada uno su derecho, indicándoles el medio de resolverlas.

Los funcionarios a cuyo cargo estarían los Registros navales, han de ser, no sólo especialistas en Derecho marítimo, sino que han de conocer también todas las ramas de Derecho que tan íntimamente se relacionan con éste, como, por ejemplo, el Derecho internacional en sus dos aspectos de público y privado, y tendrían plena responsabilidad de cuanto con el Registro se relacionara, para lo cual hay que reconocerles plena independencia en sus actuaciones, considerándolos únicamente dependientes del Registro central.

Estos Registros deben ser establecidos en los puertos principales, como Barcelona, Valencia, Cádiz, La Coruña y Bilbao, es decir, que mi criterio es que ahora debieran ser sólo escasos los Registros creados, para que en ellos se viera el beneficio que reportaban, y una vez que se hubieran subsanado los defectos que en la práctica se observaran, ir al aumento de éstos.

Cada uno de estos Registros que se creara, tendría una zona a su cargo, y así, por ejemplo, Barcelona, comprendería desde la unión con Francia hasta Castellón; Valencia, desde Castellón hasta el cabo de Gata; Cádiz, desde el cabo de Gata hasta Ayamonte; La Coruña, desde la desembocadura del Miño hasta Avilés, y Bilbao, desde Avilés hasta la desembocadura del Bidasoa. Ahora bien; con objeto de evitar los gastos que le ocasionaría, por ejemplo, al armador de Castellón ir al Registro de Barcelona para inscribir una embarcación pequeña de pesca, bastaría con que el armador pidiese, por escrito, una hoja de inscripción a Barcelona, que se le remitiría, y en la que consignaría cuantos datos fuesen necesarios, para lo cual podría entenderse con el Ayudante de Marina, que vendría así a ser auxiliar del Registro.

Los Registradores tendrían obligación, mensualmente, de hacer visitas de inspección a los puertos comprendidos en su zona, y castigarían con multas la falta de inscripciones, que serían fácilmente comprobadas por la existencia en poder de cada armador del recibo de inscripción, que, firmado por el Registrador, se entregaría, bien en el momento de la inscripción, bien en el mo-

mento de haber recibido la hoja de inscripción para aquellos que no vivieran en el Registro.

Las multas variarían en proporción al tonelaje del barco no inscrito, e irían todas a engrosar un fondo creado con objeto de fomentar el crédito marítimo.

Los Cónsules de España en el extranjero estarían en relación con los Registradores navales, a fin de darles cuenta de cuantas alteraciones en la propiedad naval tuviesen lugar fuera del radio de acción de los Registros.

A fin de que el Registro naval sirviera para que el Estado supiese en todo momento el estado de la propiedad naval, se crearía, bajo la inmediata dependencia del Ministerio de Marina, un Registro central, en el que se llevaría relación detallada de cuantos actos se realizaran en los Registros locales, sirviendo, además, este Registro central, de Centro directivo superior de los Registros navales.

La inscripción en los Registros sería obligatoria y gratuita, pudiendo, si acaso, cobrarse una pequeña cantidad por las anotaciones que se hicieran de modificaciones operadas en la propiedad de los buques, y estas cantidades irían siempre a engrosar el fondo para fomento del crédito marítimo.

Este fondo de fomento del crédito marítimo estaría constituido por estas cantidades, que, juntamente con lo percibido por multas, impuestos y con una pequeña subvención concedida por el Estado, sería destinado a ayudas para los pequeños constructores, como préstamos reintegrables, en el momento que se fijara de antemano.

Las proporciones de un trabajo de esta índole no me permiten entrar al detalle en la regulación de todas las cuestiones que íntimamente ligadas con éste se plantean, pero no he de terminar sin insistir en la importancia tan grande que para la navegación tendría la creación de estos Registros, que, mejor aún que propiamente Registros, debieran llamarse «Oficinas de inscripción y asesoramiento de la navegación», puesto que la palabra Registro parece limitar un poco su esfera de acción, y lo que debe perseguirse es darle toda la amplitud que debe reunir para satisfacer cumplidamente su misión.

Dada la importancia que actualmente presentan todos los pro-

blemas que con la navegación se relacionan, es imprescindible darles la atención que merecen, y el camino a seguir es determinarlos con claridad, para lo cual es fundamento necesario el saber determinar con precisión los derechos de cada participante en su parte correspondiente, es decir, limitar su respectivo campo de acción; lo que únicamente se conseguirá el día que la institución de esta oficina sea un hecho.

Las naciones que, como Inglaterra y los Estados Unidos, se preocupan por todo cuanto con la navegación se relaciona, tienen establecidos sus Registros de una manera esencialmente práctica y sencilla, huyendo de toda complicación y haciendo que la propiedad naval sea por todos conocida. Italia, en su Código de la Marina mercante, regula, en los artículos 36 y siguientes, cuanto con esto se relaciona, que ella denomina Oficina marítima del puerto.

España no debe quedarse atrás en la regulación de esta cuestión, tan importante para una nación, que, como la nuestra, es esencialmente marítima, aparte de que para facilitar, el día que se codifique, lo relativo al Derecho marítimo, es imprescindible empezar por trazar bien el camino, y la manera de conseguirlo no puede ser otra que delimitar con precisión nuestra propiedad naval. Por si todas estas razones no fuesen suficientes, hay una que debiera bastarnos para iniciar esta cuestión, y es que hoy somos tributarios del extranjero en la clasificación de buques, puesto que en España no hay ninguna institución privada ni pública que a esto se dedique, resultado de no poder contar con medios que faciliten la clasificación. El día en que se establecieran los Registros, no sería necesario que el Lloyd Register o el Bureau Veritas se ocupasen de nuestra clasificación, puesto que la razón que hoy se da para verificarlo así es la falta de importancia de nuestra propiedad naval, que, indudablemente, hoy carece de importancia, debido a lo complicado que resulta todo cuanto con ello se relaciona, pero que la tendría, sin duda, en cuanto el camino se allanase.

Es, pues, necesario avivar nuestro entusiasmo por estas cuestiones, sin olvidar que a España cupo la gloria de iniciar estos problemas con el célebre «Consulado del Mar».

FERNANDO ESCARDÓ PEINADOR,

Del Cuerpo Jurídico de la Armada.