

Notas sobre la ley de Hipoteca naval

Es innegable que la ley de Hipoteca naval de 1893, encierra una importancia grande por ser la primera disposición que recoge e introduce en nuestra patria las corrientes modernas que se originaron en busca de garantías para la protección eficaz del crédito marítimo ; pero bien sea por la época en que ha sido redactada que, aun no estando muy distanciada con respecto a la nuestra en el orden cronológico, sí lo está en el orden científico por los enormes progresos científicos que desde entonces se han realizado, o bien porque los redactores de la misma se inspiraran, en cierto modo, en los principios que regían al crédito inmobiliario, lo cierto es que hoy esta ley está lejos de satisfacer las necesidades que una ley de esta índole debe satisfacer.

En primer lugar, adolece del defecto capital de haber introducido la hipoteca naval, sin haber antes creado los órganos adecuados para el recto desenvolvimiento de los principios especiales que a una hipoteca de esta naturaleza deben acompañar : en segundo lugar, se inspira demasiado en el crédito inmobiliario estableciendo una especie de subordinación respecto a los principios en que éste se inspira, sin dar, por tanto, al crédito naval toda la sustantividad que debe tener, y, por último, no se fijaron en que, por tratarse de una ley que sólo busca la protección eficaz del crédito naval, debe establecer normas en consonancia del fin que persigue.

Es todavía objeto de controversia si el crédito naval debe estar garantizado por la hipoteca o por la prenda, puesto que si la mayor parte de las legislaciones se inclinan hacia la hipoteca, Ita-

lia cree que debe ser la prenda y así acepta esta institución, regulándola con ciertos caracteres que la hacen peculiar ; nada tiene de particular el que se dude cuál de las dos instituciones es la que debe ser aceptada, puesto que tampoco se está acorde en la naturaleza de los bienes sobre los cuales el crédito naval ha de recaer : ¿son, en efecto, los buques muebles, o han de considerarse como inmuebles? Nuestro Código mercantil, en su artículo 585, establece que el buque es mueble, pero el Reglamento para la organización y régimen del registro mercantil, en el párrafo segundo del artículo 45 dice que se consideran como buques, para los efectos del Código de Comercio, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de altura y cabotaje, sino también los diques flotantes, dragas, ganguiles y cualquier otro aparato flotante, destinados a servicios de la industria o del comercio marítimos, y precisamente son estos últimos los que el Código civil, en el artículo 334, define como inmuebles ; dando lugar esto a confusiones que los autores tratan de explicar, y así Manresa dice que el buque es inmueble cuando por su permanencia fija debe considerarse como accesorio del río, lago o mar apropiable, y que será mueble cuando por su construcción esté destinado a una constante movilidad ; es decir, que, según este criterio, habría que saber el fin a que se va a destinar el buque para poder clasificarlo.

La ley de Hipoteca naval de 1893 resuelve esta cuestión estableciendo la naturaleza inmueble del buque para los efectos únicos de la hipoteca, pero es que la ley parte del criterio erróneo de considerar que la hipoteca únicamente puede recaer sobre bienes inmuebles y para esto introduce la ficción de considerar a los buques como inmuebles, siendo, pues, éste el primer punto que debe censurarse en la ley, lo característico de la hipoteca es que el deudor continúe en la posesión de la cosa hipotecada, y esto puede realizarse siempre que la cosa sea de fácil identificación sin ser necesario el que sea mueble : ¿a qué, pues, introducir una ficción que a nada conduce? ; esto no obedece más que a la teoría antigua en que la ley se inspira.

Tampoco está la ley muy acertada en el artículo 2.º al determinar que «la hipoteca naval podrá constituirse a favor de determinada persona o a su orden, rigiéndose en cada uno de estos casos la transmisión del crédito hipotecario por los preceptos generales

de los derechos que, respectivamente, les conciernen, pero *todo bendoso de crédito hipotecario naval habrá de inscribirse en el registro* para que de este modo quien lo reciba pueda exigir su pago mediante el procedimiento que se establece en esta ley.» Es decir, que admite la ley la transmisión por medio de endoso, pero al establecer la limitación de que el endoso se haga constar en el Registro, se pierden muchas de las ventajas que los partidarios de la transmisión, por medio de endoso, preconizan, a saber: el evitar rodeos, el convertir el crédito hipotecario en un valor de circulación y el dar facilidades a los prestamistas; puesto que la inscripción en el Registro coarta la libertad y facilidad que el endoso introduce, y la ley pudo dejar al endoso con todas sus ventajas si tan sólo hubiera establecido la presunción de suponer constituida la hipoteca a la orden, salvo en el caso de que los interesados manifesten su voluntad en contrario.

Con respecto a la constitución de hipotecas establece el artículo 3.º «que podrá otorgarse: por escritura pública, póliza de agente de cambio y bolsa, corredor de comercio o corredor intérprete de buques que firmen también las partes o sus apoderados, y por documento privado que firmen los interesados o sus apoderados y que presenten ambas partes o al menos la que consienta la hipoteca al funcionario encargado de verificar la inscripción identificando ante él su personalidad»; está bien esta facultad que establece la ley de poder constituir hipoteca por medio de documento privado, pero la otra parte de este precepto no hace más que sancionar el precepto del Código de Comercio, que establece una identidad de funciones a cargo de funcionarios completamente distintos, puesto que el Código mercantil, en su artículo 89, concede a los agentes y corredores que acabamos de mencionar la fe pública, sin tener para nada en cuenta que ni la especialización de los agentes les capacita para esto, ni que tampoco las funciones que ejercen son de las que necesitan que se les revista con esta facultad; es, pues, realmente incomprensible este precepto que recoge la ley que examinamos sin fijarse en que si busca la especialización, no será en los agentes y corredores mencionados donde la encuentre, sino que en este caso debió ir a la creación de Notarios mercantiles, aun cuando creo que con los Notarios actuales existe suficiente especialización, puesto que están bien capacita-

dos para esta función, que deben ser sólo ellos los que deben otorgar la constitución de la hipoteca naval, debiendo reservarse la fe pública de los agentes y corredores para aquellas funciones esencialmente privativas suyas, como las operaciones de bolsa y demás con ella relacionada, pero nunca debe extenderse esta facultad a funciones que por ser esencialmente jurídicas exigen ciertos conocimientos de que carecen los agentes y corredores mencionados.

En la ley que estamos examinando, ciertos artículos dan lugar a confusiones por no determinar la ley casos que en la práctica se presentan; y así el artículo 5.º dispone: «que pueden constituir hipoteca el copartícipe en la propiedad de un buque, pero es necesario que preceda acuerdo de todos los copartícipes o de la mayoría de ellos»; es decir, que este precepto se refiere a cuando la hipoteca se constituye sobre el buque en su totalidad, pero ni en este precepto ni en ninguno de la ley nos encontramos referencia al caso de que quiera hipotecarse la porción que pertenece a cada uno, y entonces hay que basarse en otros preceptos para saber si será factible el caso que exponemos, como hace González Revilla (1), que deduce de la facultad que el artículo 589 del Código de Comercio concede a instancia del acreedor particular de un partícipe el embargo y la ejecución del buque; y por analogía cree que es posible la hipoteca de la porción de cada copartícipe; pero es que la ley debía prever estos casos.

En análogo caso nos encontramos con respecto al número tercero de este mismo artículo, que establece: «tratándose de buques en construcción, podrán constituir hipoteca sobre ellos el propietario de los mismos o el naviero»; pero, ¿quién es el propietario de los buques en construcción? La ley nada nos dice, y si atendemos a que la construcción de un buque cae dentro del arrendamiento de obras y servicios que el Código civil regula en la sección 2.ª, capítulo III del libro IV, subsiste la misma confusión, puesto que si por un lado parece deducirse que es propietario el constructor hasta el momento en que hace entrega de la obra construída, por otro lado el empleo que el Código hace de las palabras propietario y constructor dan lugar a dudas; y es que, real-

(1) *Manual práctico de la hipoteca naval* — Madrid, 1894.

mente, este caso debe estudiarse con detenimiento, cosa que no hacemos ahora, porque nuestro propósito sólo es hacer notar los principales defectos de que adolece la actual ley de Hipoteca naval.

El defecto, para mí capital, de la ley que examinamos, es no haber creado órganos capacitados para desenvolver adecuadamente cuanto con la hipoteca se relaciona, habiéndose conformado con lo hasta entonces existente, y así no supo crear un verdadero registro, sino que mantuvo la complicación y desbarajuste que había introducido la ley de 20 de Octubre de 1837, disponiendo que en las Comandancias de Marina se inscribieran las embarcaciones de construcción nacional y las extranjeras que reunieran los requisitos que esta ley de 1837 establece; desbarajuste que aumenta el Reglamento del Registro mercantil al establecer en su artículo 152 que la primera inscripción de los buques será la de propiedad, que se practicará presentando en el Registro mercantil copia certificada de la matrícula o asiento del buque, expedida por el Comandante de Marina. ¿A qué mantener esta dualidad de registros? Las razones de que la inscripción en las Comandancias de Marina sirve para las necesidades de la defensa y ejercicio de la jurisdicción, mientras que la inscripción en el Registro mercantil contribuye al aseguramiento y eficacia jurídica de los derechos de los interesados de los terceros, no es suficiente para mantener esta dualidad que sólo sirve para aumentar trámites burocráticos completamente innecesarios, si se fuera a la creación de un verdadero registro de naves, en el que se podía dar satisfacción cumplida a ambas necesidades, evitándose los inconvenientes que a los que del Registro tienen que servirse acarrea la dualidad de que tratamos; pero es que, además, da menos seguridad este exceso de trámites por las complicaciones a que da lugar esta doble inscripción; así, pues, es necesario ir a la creación de un registro de naves que sería, además, el auxiliar indispensable para el momento que en España se fuera a la creación de la oficina clasificadora de buques.

Es, pues, necesario pensar en una reforma seria de la actual ley de Hipoteca naval, pues aunque es cierto lo que afirma el señor Alvarez del Manzano de que el crédito naval carece de importancia en nuestra patria, esto es debido a que tampoco se ha estudiado con detenimiento todo lo que en él se relaciona, y así ve-

mos cómo la ley que venimos examinando se inspira demasiado en los principios cardinales que rigen a las hipotecas en general y que son, como sabemos, la publicidad y la especialidad tomadas con ciertas modificaciones del sistema hipotecario alemán y que, aunque dignos de los mayores elogios, no deben ser la única inspiración de un crédito que, como el naval, es completamente diferente del inmobiliario por requerir una movilidad que no es indispensable al primero y una sencillez que tampoco es inherente al inmobiliario.

Inglaterra, a quien debemos reputar como maestra en la regulación de todas estas cuestiones que tan íntimamente se relacionan con el desarrollo marítimo en general, en su Merchant Shipping Act de 1894 adopta principios completamente peculiares de esta clase de hipotecas y así, por ejemplo, en la legislación inglesa se acepta el que el propietario de un buque se reserve la facultad de hipotecarlo durante un viaje, precisando antes de emprenderlo la cantidad por la que usará de este derecho; principio que encierra gran importancia por la facilidad que esto concede al naviero.

La reforma de nuestra actual ley debe hacerse sobre la base de considerar la naturaleza especial del crédito naval, regulándolo pues en completa independencia del inmobiliario, y dando toda clase de facilidades para que pueda tener una constante movilidad de transmisión, sin que por esto se excluya de rodearlo de todas las garantías necesarias para proteger eficazmente a los que del crédito naval han de servirse, siendo para esto prólogo necesario el establecimiento de un Registro de Naves, cuya organización merece ser objeto de otro trabajo en el que sentaremos las bases sobre las cuales ha de organizarse.

FERNANDO ESCARDÓ PEINADOR,

Del Cuerpo Jurídico de la Armada.